JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA

F,

AS SÊCAS DO NORDESTE

(Exposição feita na Câmara dos Deputados em 10-11-1953 — Debates e Repercussão)

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO
MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA

AS SÊCAS
DO
NORDESTE

(Exposição feita na Câmara dos Deputados em 10-11-1953 — Debates e Repercussão)

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO
MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

Aqui estou, atendendo à convocação que me foi feita, para depor sôbre um problema que ainda não encontrou o seu caminho e me caiu, novamente, nas mãos num momento em que, por pressão das circunstâncias, não pôde retomar o seu lugar.

Mas, estou no meu elemento, sem nenhum constrangimento, para dizer minhas verdades.

Tenho levado a minha vida na intimidade dêsse fenômeno, perscrutando-lhe os mistérios, experimentando a sensação de suas devastadoras investidas e tentando sanar os danos que produz.

Fixei suas impressões em livros de ficção e de ensaios, reavivando as retiradas primitivas dos sertões sem nenhum apôio organizado, sem qualquer proteção local, a despejarem ondas humanas que infestavam centros urbanos, esgotando a caridade pública e desequilibrando sistemas de vida com a super-população adventícia.

E colheu-me a sêca de 1932 num pôsto que pôs à prova meus compromissos morais com a região onde nasci.

Foi um supremo esfôrço de salvação do meio ainda desaparelhado de qualquer instrumento de defesa, retendo suas próprias energias na maior concentração de trabalho já registrada no Brasil e realizando uma obra gigantesca, graças ao apôio do govêrno, ao arrôjo com que foi empreendida e ao fecundo dinamismo e segurança técnica do engenheiro Luiz Vieira com a equipe que formou.

Ia-se, assim, consumando o sonho ingente do grande Epitácio Pessoa, sacrificado, inicialmente, por falhas de organização e falta de continuidade. Foram atacadas trinta obras de grande açudagem e uma rêde rodoviária de 6.163 quilômetros, ficando concluídos 16 dêsses reservatórios e 2.462 quilômetros de estrada. Do aproveitamento dos sem trabalho das sêcas, nesse triênio tormentoso, resultou um aumento da capacidade dos açudes públicos concluídos até 1932, ou dependentes de próxima conclusão, que representa mais do duplo da dos construídos até 1930, com recursos que, nas suas várias aplicações, atingiram cêrca de 500 mil contos, a contar de 1911: sendo a dos primeiros de 1.263.730.420 m^3 e a dos últimos de 620.661.944 m^3.

Além disso, assumiu a assistência as formas mais paternais, desde os hospitais infantis até os asilos de mendicidade improvisados para velhos e inválidos.

Aconteceu ainda que minha passagem pelo govêrno da Paraíba coincidiu com outra eclosão da catástrofe. Começou por um ano convulsivo, com bruscos deslocamentos, concentrações que se avolumavam, tràgicamente, do dia para a noite, tentativas de invasão — novos impulsos de uma mentalidade inconformada e insofrida, contrastando com a docilidade das multidões que eu conhecera na sêca de 1932. E ocorria outra circunstância que vinha onerar a assistência e obstar que se selecionassem planos de ação : a resistência do pessoal à transferência para os centros de trabalho de caráter permanente. Cada município, cada distrito, exigia sua obra, sob a ameaça de marcha para as cidades de verdadeiras legiões.

No ano seguinte, a labareda que parecia extinguir-se com os borrifos de chuvas intempestivas reacendeu-se, violentamente, alastrando-se, num raio de ação sem precedentes, do oeste à beira-mar, de norte a sul, a matar os carnaubais sertanejos e os coqueiros do litoral.

Afligiam-se, incoercìvelmente, as populações do agreste e da caatinga, desafeitas a êsses transes.

Estou dando uma idéia da sêca que ainda perdura. De um regime pluviométrico anormal: ora, sem um pingo dágua a cair; ora, de escassas precipitações improdutivas; ora, de chuvas extemporâneas, fora do ciclo das culturas; ora, de um inverno efêmero a sacrificar as plantações nas proximidades da colheita.

A sêca de 1877-1879 também foi, assim, entremeada de chuvas falazes.

Compreende-se, conseqüentemente, a prostração do Nordeste. Não é questão de chover ou não chover, mas de falta de produção, causada pelas anomalias do clima.

Nem os relevos escapam. Os Cariris paraibanos, de uma altitude adoçada pela constância dos alíseos, de uma topografia imponente, mergulhada em nuvens fugitivas, estão sofrendo, há quase um lustro, a estiagem mais cruel. Nem a serra, nem o dom orográfico assinalado pelos geógrafos como detentor de unidade, se isenta dessa incidência de fatôres ocultos que surpreendem tôdas as previsões.

O COORDENADOR

E agora surge uma figura nova na história da sêca : o coordenador.

Deu-lhe origem o processo que adotei para a organização da assistência na Paraíba. Estava o Departamento de Obras Contra

as Sêcas desfalcado de meios para essa missão específica. Sem dispor de uma equipe de técnicos para a direção dos serviços que teriam de ampliar-se, sem material, sem projetos de obras novas, sem transportes, limitava-se à rotina do seu plano de trabalho, deixando ao abandono todo o Estado, com exceção de cinco ou seis municípios.

Urgia uma estrutura, em caráter de campanha, capaz de acudir a tôda a área desprotegida tanto mais quanto, alegando a situação das famílias que não podiam desenraizar-se, clamavam todos por soluções locais, o que se impunha para não criar outros problemas.

Foi aí que me ocorreu a idéia de convocar os chefes dos departamentos federais, com autorização do Presidente da República, para, em mesas redondas sucessivas, distribuir as tarefas, à medida que iam chegando os apêlos, de acôrdo com os projetos elaborados e as verbas disponíveis. E, graças a essa ação conjunta, foram amparados todos os setôres, cessando, dêsse geito, a inquietação que vinha recrudescendo, na ausência de um plano sistemático.

Sim, foi essa a coordenação que promovi. E ninguém passou fome; todos tiveram trabalho.

Tratou-se, depois, de utilizar essa experiência vitoriosa num âmbito maior, em todo o Polígono das Sêcas, instituindo unidade de ação, um comando único, na parte assistencial, sem interferências incômodas, tentativa que se frustrou por falta de cooperação do setor que mais importava.

E O IMPREVISTO

Deu-se, então, o imprevisto.

Tenho consciência de que não provoquei o desfêcho. Ao contrário, convidado para ocupar o Ministério, manifestei todo desinterêsse por essa posição política. Se era o caso da sêca, se era, afinal, para servir ao Nordeste, na sua hora crítica, ficaria por lá mesmo, no govêrno do Estado ou fora do govêrno, articulando a conexão dos serviços federais que pudessem colaborar nesse programa comum, entrosamento que tornaria a assistência mais econômica e eficiente.

Não me seduzia, de forma alguma, o novo pôsto. Relutei. Levei dias relutando. Sentia um conflito interior, a tragédia dos meus silêncios, maior do que a dos meus gritos.

Era assim um medo vago. Medo do vasio; medo de mim mesmo, de um futuro que arrastaria um passado; medo da própria bravura do meu gesto.

Conhece o Nordeste a fidelidade que lhe devo. Ficar insensível ao chamado que me concedia, outra vez, a oportunidade de

servir e servir temeràriamente seria negar-me a mim mesmo. Outro dever me atraía. E dispús-me ao julgamento de amigos e inimigos, como se fôsse um fim de carreira sem nenhuma remissão.

E só há uma moral política: a consciência de bem servir. Por que não aceitar o pôsto ingrato se era o instrumento de uma missão humana? Voluntário de um novo apostolado, com a mesma exaltação sentimental, com a mesma determinação inflexível, estendo as mãos para o céu, agradecendo esta predestinação e para os homens pedindo o que dar.

Onde houver uma necessidade e um sofrimento eu estarei presente.

OS PRIMEIROS PASSOS

Animado pelo êxito de 1932, aventurei-me a esta nova campanha, certo de que, em dois anos e meio que restavam, em tão curto espaço de tempo, mal lograria encaminhar a solução definitiva de um problema que exorbitava de sua sistematização. E, examinando o quadro, medi para logo as exigências da conjuntura com seus novos influxos que impediam o regresso imediato a um plano de aproveitamento integral das dotações orçamentárias e do fundo de emergência, como era do meu desejo, em obras selecionadas.

Em 1932, com outro custo de vida, maior impermeabilidade às influências perturbadoras e medidas iniciais que preveniram desacertos e desperdícios, fôra possível aproveitar a abundância de mão de obra com um rendimento compensador. Mas os tempos são outros. Quando todo mundo passa fome, quando há água e miséria, fertilidade e miséria, progresso e miséria, a fome de uma terra que se tornou infecunda tem de ser o problema único.

Continuava o clamor. Um povo em pêso, sem ter o que comer, pedia trabalho. Fugia ou pedia trabalho para não perecer.

Sabia o Presidente da República para que me tinha chamado e compreendia o Ministro da Fazenda a delicadeza de minha posição. A posição de um homem do Nordeste que, segundo o pregão de confiança, vinha servir ao Nordeste. E estavam ambos movidos pelo mesmo sentimento. Há a justiça social que é o equilíbrio dos benefícios e uma justiça mais alta que é a solidariedade da raça. Há muitos problemas humanos e o mais simples é o da preservação da vida, o que Deus dá a cada um e é patrimônio de todos, como fonte de energia e de grandeza dos povos.

Estava esgotado o fundo de emergência e os pagamentos atrasados com um débito que se elevava a Cr$ 70.000.000,00. Consegui adiantamentos que somaram Cr$ 394.763.232,50, por conta de um crédito especial a ser aberto, em três parcelas, a serem distribuídas aos Departamentos de Obras Contra as Sêcas, de Es-

tradas de Rodagem e de Estradas de Ferro, órgãos que vinham se incumbindo da aplicação dêsses recursos.

É uma importância superior às verbas orçamentárias e créditos especiais dispendidos na obra realizada pelo Ministério da Viação nesse setor no Govêrno Provisório, produzindo os resultados inigualáveis de 1932. E, para mostrar que não tem faltado nesta contingência a proteção oficial devida ao Nordeste, basta referir que já foram destinados, êste ano, Cr$ 808.607.519,20 a trabalhos da mesma natureza, confiados às atividades do D. N. O. C. S.

Deixei de desarticular o plano em andamento para não me arriscar a um período de transição que, em plena crise, poderia ocasionar perturbações. Acarretaria a mudança uma desmobilização parcial para melhor redistribuição dos elementos de trabalho numa hora em que um dia parado seria um dia de fome. Era suficiente rever certos setôres, visando melhor organização e maior produção.

Essas coisas fazem-se com método. Convoquei os Chefes de Distritos que tinham a seu cargo o emprêgo das verbas de emergência para, em mesa redonda, com a presença dos Diretores Gerais e do Assessor Técnico do Ministério, Engenheiro Luiz Vieira, traçarmos as novas linhas da campanha, tendo em vista a situação de cada Estado.

Êsse exame prendeu no Rio os representantes do D.N.O.C.S., do D.N.E.R. e do D.N.E.F. por mais de uma semana, até que tudo ficasse estruturado. Mas, além do parecer dos técnicos, preocupava-me o rendimento social dessa organização destinada ao desafôgo de dificuldades que se acumulavam. Em seguida, recomendei ao Diretor Geral do D.N.O.C.S., Engenheiro Ribeiro Gonçalves, que fôsse de Estado a Estado expor o plano aprovado, não só aos governadores, como às associações de classe, interessadas no assunto, a fim de que fôssem introduzidas a modificações mais razoáveis, sendo, entretanto, o esquema julgado satisfatório, inclusive no Ceará, onde foi objeto, em importante assembléia, de exaustivos debates. O Diretor do D.N.O.C.S. ainda inspecionou tôdas as obras com a isenção e o descortino que o distinguem.

Adotadas essas medidas, tinha eu que ficar tranqüilo.

Continuou a dominar-me o espírito o cuidado de moralizar as despesas e de tirar do caos alguma coisa. Já que não podia impor, de entrada, uma orientação inovadora e objetiva, retificaria normas de administração e métodos de trabalho:

— Foram liquidados débitos que montavam, como já esclareci, a mais de Cr$ 70.000.000,00. As sêcas (como se diz vulgarmente) sempre foram responsáveis por tradição de impontuali-

dade nos pagamentos. Conta-se mesmo no Ceará uma anedota que define êsse mau costume. Encontrando-se Arrojado Lisboa em inspeção ao Orós, perguntou-lhe um caipira: «Dr., e êsse açudão também vai ser fiado?». Só no 1º Distrito, no ano passado houve um atraso de 11 meses.

— Os pagamentos passaram a ser feitos em dinheiro e semanalmente, eliminando-se, dêsse modo, os intermediários que levavam, no mínimo, 10% dos salários, salvo no Ceará, onde o Chefe do Distrito ainda não aplicou êsse regime, tendo recebido novas recomendações para adotá-lo, embora fiscalize com os seus notórios escrúpulos os preços dos barracões. Também deixou o D. N. E. R. de cumprir as instruções recebidas por ter cooperativas que acabo de fechar na Paraíba e no Rio Grande do Norte, em virtude das reclamações recebidas.

— A suspensão de obras adiáveis ou injustificáveis, como o alargamento de estradas de tráfego insignificante ou de simples acesso a barragens construídas.

— O restabelecimento de projetos anteriores, tornando sem efeito a revisão para elevar o volume dágua do Curema e do Mãe Dágua, o que ainda mais retardaria a conclusão e funcionamento dêsses reservatórios, no interêsse da produção de energia que será sempre precária.

— O aumento de barragens que dispõem de área irrigada superior à sua capacidade como Condado, na Paraíba, e o Santo Antônio de Russas, no Ceará, bem como a procura de um curso dágua para suprimento do Cedro, que, contando com uma rêde de canais para irrigação de mil hectares, só cultiva a metade, por sua deficiência.

— O desenvolvimento da rêde de canais, como meio de reabilitar a açudagem, pela utilização da água acumulada.

— A multiplicação das turmas de estudo, principalmente de açudes particulares.

— A propagação da açudagem em regime de cooperação, solicitação de todo o Nordeste sempre prejudicado por dilações burocráticas, agora atenuadas pela Lei Sarasate.

— A construção dos aterros que possam captar água nos leitos das estradas de ferro e de rodagem.

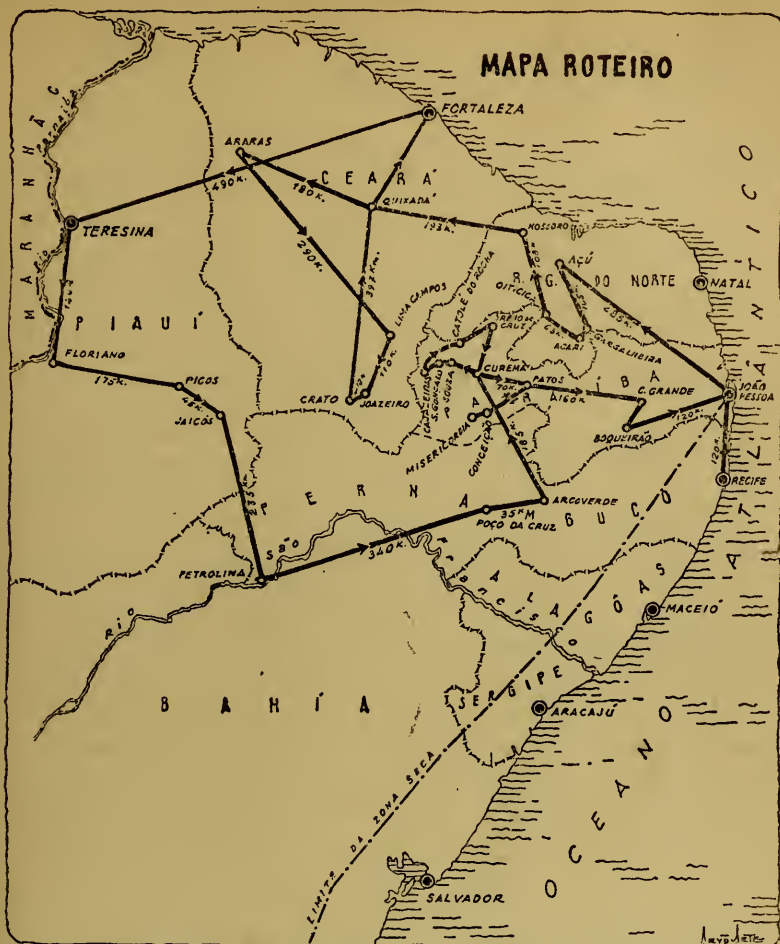
— A construção de «barreiros» na serra do Araripe.

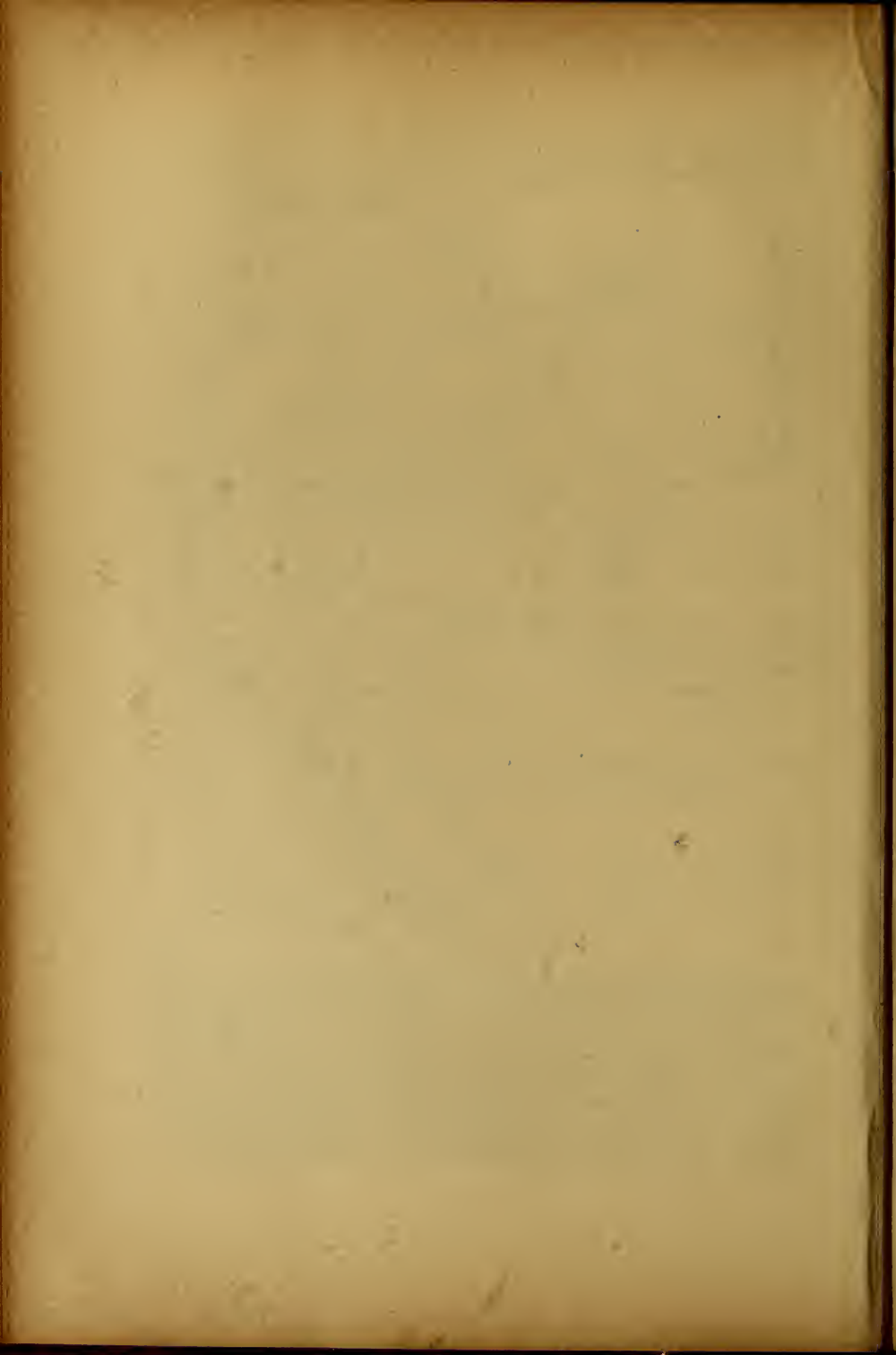
— O equipamento das construções que se eternizam com o trabalho manual e a aquisição de perfuratrizes para disseminação dos poços.

— O ataque das obras mais integradas nos planos gerais.

— A desapropriação das bacias de irrigação.

— A liberação das dotações orçamentárias para a média açudagem, que tinha sido condenada.

É o que se pode fazer até passar o tumulto.

A INSPECÇÃO DO MINISTRO DA VIAÇÃO AO NORDESTE — Durante dez dias, o ministro José Américo de Almeida, acompanhado do diretor do DNOCS, sr. Luiz Mendes Ribeiro Gonçalves, de engenheiros das outras Obras Contra as Sêcas, e do DNER, além de cinegrafistas, fotografos e do enviado dos "associados" de Pernambuco, percorreu toda a região nordestina assolada pela sêca. Pelas escalas, o titular da Viação viajou ao todo 4.216 quilometros. Entretanto esse número é muito maior quando se tem em vista que foi sobrevoada uma vasta zona em torno dos pontos principais visitados pela comitiva. Assim, a rota foi desviada, sendo visitada toda a região do rio Acaraú, no Ceará, do Seridó, no Rio Grande do Norte, e do Piancó, na Paraíba. A visita do sr. José Américo ao Nordeste não teve um itinerário traçado previamente, sendo dirigida em função dos locais mais atingidos pela calamidade climática, motivo porque foram inspecionadas várias zonas que não estavam no programa. No centro das regiões onde os efeitos da longa estiagem se tornarem mais acentuados foram efetuadas importantes reuniões com os representantes locais, ocasião em que se assentaram medidas para avaliar a perigosa situação. Apesar de exaustiva, requerendo um grande esforço do ministro José Américo, essa inspecção determinará providencias de valor incalculavel para o Nordeste, que enfrenta atualmente um dos momentos mais críticos quando sofre os efeitos de um terceiro ano de sêca. O mapa acima mostra o roteiro seguido pelo Ministro da Viação em sua recente visita, que cobriu os Estados do R. G. do Norte, Ceará, Piauí, Pernambuco e Paraíba. Foi elaborado pelo Serviço de Estudos do DNOCS no Nordeste, graças a uma deferencia de seu diretor, engenheiro Armando Ribeiro Gonçalves. A linha escura assinala o itinerário da viagem, partindo do Recife, através das quatros Estados, até retornar a João Pessoa.

("Diário de Pernambuco" de 22/10/52)

Conheço a sêca e as reações que provoca. E conheço o campo de suas devastações, como a palma de minha mão. Mas fui revê-lo, de perto, consoante anunciara, desde o primeiro instante de minha volta ao Ministério.

Numa quinzena de outubro, sobrevoei cêrca de cinco mil quilômetros, passando de um avião para outro, conforme os campos de pouso. E viajei de automóvel, andei a pé, corri tudo.

Olhava para baixo e reconhecia angustiado as caatingas desfeitas do planalto da Borborema; os cenários do Seridó, ressêco e desolado; o chão do Ceará, todo cinza e salpicado da verdura perene que as gôtas dágua acumuladas por seu povo laborioso iam regando; o ar de fogo do Piauí; as solidões de Pernambuco.

Tudo perdera o colorido. Não havia mais o que secar.

E baixava para os contactos humanos que me davam a medida dessas conspirações da natureza.

Conhecedor da região, sabia que o fim do ano tendia a agravar-se. A partir de setembro, terminada a colheita diminuta, viria uma nova fase de penúria e desassossêgo.

E via tudo além de minha imaginação. Um mundo eternamente a refazer-se, consumido por três anos de infortúnio, de desgaste em desgaste, surpreendia o observador familiarizado com êsses revezes, como um milagre de sobrevivência.

É simples a definição. Deixando de chover, cessa a produtividade da terra. Abandonadas as áreas agrícolas, sobrevém o desemprêgo rural e apresenta-se a terrível alternativa: a emigração ou as obras públicas.

Grande parte já estava estabilizada, mas o fluxo de desocupados força o incremento de serviços.

E a sêca é niveladora. Os pequenos fazendeiros chegaram a um estado de exaustão que os obriga a dispensar o pessoal e a pedir colocação.

É uma agonia silenciosa. Só pedem o que fazer para viver.

Nós aqui, tendo tudo, sentimos falta de tudo. Êles sô têm uma necessidade: só precisam comer.

Não é mais, pròpriamente, sêca, apesar da falta de chuva. É pobreza e esgotamento.

Se ainda há céticos, podemos ir até lá. Vamos ver a terra morta sustentando uma gente semi-morta.

E esgotam-se os mananciais, aprofunda-se o lençol freático. Cidades inteiras estão sedentas e muitas, por falta dágua, ameaçadas de evacução.

Foi o que vi. E o que mais me comove é que ninguém desespera; todos, sem exceção, esperam melhores dias, têm fé no

próximo inverno. É uma comunidade sacrificada com direito a medidas protetoras e planos de recuperação.

Finda a jornada emocional, estendo, novamente, as mãos, sentindo as necessidades humanas, no seu auge, vendo que o Nordeste só se salva se, antes de as chuvas correrem, choverem rios de dinheiro. É preciso irrigar de nova vida êsse organismo desfeito.

O QUE SE ESTÁ FAZENDO

Perguntarão agora com espírito mais realista: E que é que se está fazendo? Que se fêz com o dinheiro gasto?

É uma obra de extraordinária amplitude. Mas, digo: o que se está fazendo é muito, mas é pouco, como plano de ação para os problemas do Nordeste. Há construções de caráter permanente que se beneficiam com o refôrço das verbas e o excesso de mão de obra, embora feitas, em sua quase totalidade, à unha ,com o primarismo do trabalho manual.

A maior parte das atividades não se enquadra na visão geral dos programas elaborados pelos motivos já expostos. A oposição aos deslocamentos para as concentrações produtivas em núcleos de trabalho organizados cabe a responsabilidade dessa fragmentação. É mais para matar a fome, como um movimento de salvação.

Infelizmente, só se intensificam as obras, sob a pressão da sêca, quando o rendimento é mínimo.

Mas, de qualquer forma, representa o maior vulto de trabalhos já instalados no Brasil, depois de 1932. Repito: É, depois de 1932, a maior obra no Nordeste. E se não resolve, lamentàvelmente, o problema dágua, constitui uma etapa de desenvolvimento econômico da região, à espera da circulação de riquezas.

A estrada não é inútil. Se a Rio-Bahia se transformou num escoadouro das últimas reservas da região é por culpa de agenciadores impunes e ausência de uma organização de correntes de imigração interna que discipline êsses movimentos.

São os problemas da terra. E, como garantia da conclusão das obras, são sistemàticamente aproveitados os planos estaduais. Apelei para o ilustre relator do orçamento do Ministério da Viação Deputado Ponce de Arruda, para que contemplasse essas estradas, como segurança de seu prosseguimento, o que não foi possível, sob o fundamento de serem obras novas.

Seria cansativo enxertar nesta exposição a enumeração dos açudes e rodovias do plano de emergência. Aqui tenho para figurar em anexo o mapa de andamento dessas obras em 31 de maio do corrente ano, bem como os quadros de confronto do semestre

daquelas atividades com os três meses de minha gestão. São documentos que poderão ser compulsados aqui mesmo, se for julgado necessário.

O QUE SE DEVE FAZER

Passada a crise, deverão ser restauradas as diretrizes gerais, pondo têrmo a tentativas estéreis que são estígmas de desorganização.

Não será um plano unilateral, mas um grupo de problemas, um conjunto de soluções, tudo em função da sêca, em têrmos de sêca, sem refugar fórmulas clássicas que a técnica moderna ainda consagra, como meio de preservar a região dos acidentes que a atrofiam.

O PROBLEMA DÁGUA

O problema das terras sêcas será sempre, lògicamente, um problema dágua. É o elemento, por excelência, de correção das vicissitudes do Nordeste, como tem sido de zonas áridas e semiáridas sujeitas a um clima mais severo. Protegerá a agricultura e favorecerá as indústrias, sem interrupções do seu ritmo, sem os hiatos fatais que desorganizam e anulam as iniciativas mais prósperas.

A política hidráulica que nos países organizados evolui para realizações monumentais, como um sistema infalível de recuperação do deserto, é secundada no Brasil pela própria natureza. Basta impedir a fuga dos rios torrenciais, fechando as gargantas das serras, para se alcançar uma solução mais econômica que a dos ambientes que não comportam nosso tipo de açudagem para valorização de áreas improdutivas.

A condenação das grandes barragens, tão em moda, não é abonada pela técnica nem pela experiência dessas construções. Se a exploração da água é sempre vantajosa, se a irrigação constitui a única segurança das culturas, diante de um fator incerto, como a chuva, em climas normais, quanto mais num ambiente perturbado por estiagens imprevisíveis. E soma-se ainda um benefício que é o da lavoura de vasante, porque a faixa descoberta mantém umidade por mais tempo do que, por exemplo, na África. Podem êsses reservatórios proporcionar outras vantagens, como a elevação do lençol freático, por efeito da infiltração nos terrenos adjacentes. E, se não me engano, são reguladores do clima. Os municípios de Souza, Antenor Navarro e Cajazeiras, onde se verifica a presença de maior massa dágua, foram os mais benefi-

ciados do sertão da Paraíba por chuvas freqüentes e abundantes, nesses anos de escassez.

O melhor açude, porém, é o que pereniza o rio, facilitando o aproveitamento das terras marginais em todo o seu curso como simples «talwegues» em vez dos ônus dos canais.

Arrolam-se com outras contribuições benéficas da armazenagem dágua: o contrôle das enchentes, a piscicultura e a produção de fôrça para indústrias locais e melhoramentos urbanos, nos limites que terão de ser previstos, levando-se em conta uma temperatura tão sedenta e uma atmosfera insaciável, como a dos sertões requeimados.

Há evidente exagêro na avaliação dos riscos a que estão sujeitas essas obras: as ruturas, a salinidade e as perdas parciais por evaporação e infiltração. Os arrombamentos por erros de técnicas já não seriam concebíveis; a salga poderá ser evitada pelas análises que orientam a escolha dos locais da construção ou, depois de feita a obra, pela drenagem e correção pelo gêsso, sendo certo que essa contaminação acompanha sempre a irrigação, sem, contudo, sacrificá-la; quanto aos desfalques do volume acumulado, se houver profundidade e a superfície liquida não for demasiado extensa, a resistência das reservas providas por uma bacia hidrográfica copiosa será plenamente assegurada.

Só dois açudes salgaram na Paraíba: o velho Bodocongó e o Soledade. Nos outros, mesmo os de água mais suspeita, o regime torrencial se incumbe da diluição.

Entro nesta seara apoiado por uma longa observação que, atestada pela própria realidade, não claudica.

O ponto fraco da grande barragem é a sua natural limitação, por depender de uma topografia adequada e da presença de um vale cultivável, sendo, portanto, difícil sua localização.

São restritas as áreas que podem satisfazer essas condições geográficas dotadas de uma hidrografia propícia aos grandes sistemas. Temos o Acaraú, o Jaguaribe, o Piranhas, o Açu, o Apodi o Itapecuri e poucos outros. E, neste particular, contamos com um plano de obras que poderá ser revisto, mas não revogado, por ser perfeito e atual: o programa aprovado pelo Decreto nº 19.726, de 20 de fevereiro de 1931, trabalho do meu antigo Consultor Técnico, o grande engenheiro Henrique Novais.

Essa estruturação não demonstrou tôda a justeza e profundidade que representa devido à exigüidade dos recursos financeiros destinados ao seu desenvolvimento e à falta de firmeza na execução.

O que se deve fazer, antes de tudo, é fixar prioridades para as obras já projetadas, tendo em vista o seu valor econômico e sua eficiência específica. E atacá-las sem as soluções de continui-

dade que tanto têm desacreditado essas iniciativas. Basta lembrar que o Acarape foi feito em 15 anos; o Morcêgo em 12; o Santo Antônio de Russas em 17; o Soledade em 21; o Forquilha em 9; o Cruzeta em 10 e o Tucurutuba em 8. Mas em compensação vimos em 1932 o Lima Campos feito em 9 meses; o Joaquim Távora em 18 meses e o General Sampaio em 8 meses, além de outras improvisações estupendas da passagem de Luiz Vieira por essa esfera de ação.

Mas aqui tenho que ser leal. Tenho de confessar que, apesar de adepto da grande açudagem, de sua função econômica, reconheço ser falho o seu papel para um fim essencial: a intervenção contra a desorganização do trabalho criada pela sêca. Por maior que seja a sua capacidade e por mais bem equipados que estejam, não poderão êsses reservatórios cumprir sua principal missão que seria absorver as massas flutuantes, a avalanche dos deslocados do campo nas épocas de desemprêgo ocasionado pela paralisação das atividades agrícolas, por falta de chuvas. O fenômeno aqui difere da fisionomia da África, onde o vale se acha estabilizado, porque tudo em derredor é deserto.

A superfície irrigada será logo saturada, como um oásis cobiçado, sem deixar margem para outras infiltrações. Será um ponto de concentração rural, como poderiam ser equidistantes um vale úmido ou uma serra amena da região.

Dirão que, dessarte, a solução mais indicada é o lançamento do São Francisco, por elevação, nos vales do rio Jaguaribe e Piranhas ou Açu, hipótese preconizada por algumas autoridades da engenharia nacional e vetada por outras. É uma idéia que vem do tempo de D. João VI. O próprio André Rebouças inclinou-se por essa sugestão que, posteriormente, sofreu um golpe de morte, desferido pelo engenheiro Aarão Reis.

Dizia Ildefonso Albano em relação ao Ceará: «Para que ir buscar água fora, quando a temos suficiente?»

O São Francisco será maravilhoso onde está, quando começar a ser aproveitado com derivações e bombeamentos, para os terrenos aluvionais que mais se avisinham do seu curso. Como o programa que o govêrno de Pernambuco tem em vista e cujo estudo já recomendei ao Departamento Nacional de Obras de Saneamento: A construção de um canal, partindo da cachoeira de Sobradinho em direção ao rio Moxotó, beneficiando vários municípios, com irrigação por gravidade em terras das duas margens, numa extensão de 400 quilômetros.

Mesmo que a vasão do São Francisco fôsse suficiente, teria o seu canal que serpentear por todo o Polígono das Sêcas, para não ficar mais distante dos pontos a beneficiar do que do seu leito natural. E o canal ficaria exposto às inundações que a açudagem corrigirá.

Se se destina ao Jaguaribe e ao Piranhas, conforme a orientação dada, já têm ambos soluções locais: o primeiro, a construção do Orós e o segundo o sistema Piranhas-Açu, que é o mais avançado.

O açude deve ser feito se for, econômicamente, garantida a sua utilidade, quando mais não fôsse, como fator de abastecimento, com sêca ou sem sêca.

A água é a chave dêsse problema cruciante.

O que se deve fazer é abandonar a rotina que eterniza sua construção. E o único meio de evitar retardamentos anti-econômicos e desmoralizadores é a empreitada. É contratar a construção, mediante concorrência pública, com emprêsas que, conforme a prova feita na inscrição, se organizarem para êsse fim. Ficará, dessa forma, determinado o prazo mínimo do seu término, além da conveniência de ser assegurada a continuidade, de govêrno a govêrno, sem paradas desastrosas.

O que parece tão simples envolve um interêsse capital, porque, como vem revelando a experiência, o que falha não são os planos, mas a execução.

E outro ponto fundamental: a água não é para guardar, mas para irrigar.

Parece incrível que tenhamos de repisar tais coisas, mas os fatos justificam estas exortações para que se faça o que já se devia ter feito e é um crime não fazer.

Não se pode, porém, falar em irrigação sem determinar o regime de exploração das terras irrigáveis.

É essa outra complicação que anos de inércia e indiferença nos legaram. Ouvi por tôda parte, na minha recente excursão, que se torna impraticável o processo das desapropriações das obras iniciadas, de acôrdo com as exigências do Domínio da União, devido, principalmente, à excessiva documentação. Os latifúndios de áreas beneficiadas permanecem invioláveis. Discute-se ainda qual o regime preferido, se arrendamento ou propriedade. Têm curso no Congresso nada menos de cinco projetos de lei sôbre colonização dessas terras, com prévio expropriamento, tendo a Comissão de Política Agrária aproveitado o do Deputado Maurício Joppert como melhor subsídio para o ante-projeto elaborado. O Executivo já encaminhou outro ante-projeto de desapropriação por interêsse social. O Conselho de Economia deve estar elaborando um trabalho sôbre a colonização dos vales úmidos. Excuso-me, assim, de opinar sôbre uma matéria subordinada a outra esfera.

Em suma, não externei nenhum preconceito contra as grandes reprêsas, tanto que pleitearei o seu financiamento, na base da quota constitucional, regime que está favorecendo outros empreendimentos, para a rápida ultimação do seu plano, medida eco-

nômica e humanitária. O que deixei patente foi que, por si só, não atenderá à situação do Nordeste, por ser uma solução esparsa e isolada.

A AÇUDAGEM MÉDIA E PEQUENA

Daí a necessidade de obras complementares, como os açudes médios e pequenos.

O primeiro, por ser anti-econômico e quase sempre deficiente, só deverá ser construído se oferecer possibilidades para a cultura de vasante ou pequena irrigação, sendo mais próprio para o regime de cooperação com Estados e municípios. O pequeno, porém, é o fixador providencial. Se o proprietário o obtem quase de graça, não acarreta despesas de desapropriação nem os ônus da administração.

No meio da sequidão total distinguia eu, aqui e ali, na minha volta pelo Nordeste, êsse oásis de vida própria, como um incentivo à sua propagação. Havia um pomar na «revença», a vasante exuberante, o peixe como reserva e o gado a matar a sêde. Se a sêca chega a esgotá-lo, o fundo de lama ou de areia ainda sustenta a cultura de subsistência, como único refrigério dos maus tempos.

Se for bem alimentado, com barragem de boa altura e bastante profundidade, poderá atravessar mais de dois anos de estiagem.

O mais difícil é educar, é formar a mentalidade. E todo homem do sertão tem fé no açude particular. Todos desejam essa cooperação como um presente do céu.

Temos que disseminá-lo. Sua multiplicação equivale a grandes barragens com a vantagem de poder estar em tôda parte, bastando-se e evitando a invasão das obras públicas, a afluência devoradora dos que não têm nenhum refúgio. E o meio de alcançar todos êsses resultados é renunciar para sempre à construção manual. Poderá o D.N.O.C.S. adquirir patrulhas móveis para mecanização dêsses serviços, mediante o regime que parecer mais razoável, contanto que a administração não caiba ao particular, que não pode responsabilizar-se pela manutenção das máquinas.

O que se está fazendo em três anos poderá, nessas condições, ser feito em menos de três meses.

Os grandes açudes serão núcleos humanos e os pequenos a dispersão.

POÇOS

Outro elemento ainda mal aproveitado são as reservas dágua permanente que, conquanto de uma aplicação restrita, são obras complementares de açudagem. Com a organização de um serviço

hidro-geológico para a procura e exploração dessa água, com processos de pesquisas mais modernos e seguros será possível, em alguns Estados, como o Piauí, o Rio Grande do Norte e a Bahia, dar com êsse aproveitamento um grande passo para a economia regional.

Tôda a água será pouca: as barragens de retenção das enchentes; barragens sucessivas no mesmo rio; os atêrros das estradas de ferro e de rodagem; os «minadouros» das serras; os «barreiros» dos planaltos; a gôta dágua oculta sob as pedras.

E as moto-bombas que o Ministério da Agricultura tem distribuído tão acertadamente utilizarão água subterrânea, águas dos rios que se perenisarem e a dos açudes, mesmo a jusante para uma agricultura que, se não pode ampliar-se, tem as compensações de uma produção contínua.

É um plano feito; só falta a execução. Deve, entretanto, ser constituída uma comissão de administradores e técnicos para estudar uma configuração mais completa do problema da sêca, composta de geógrafos, geólogos, meteorologistas, engenheiros civis, agrônomos, sociólogos, etc. E, depois, serão adotadas novas normas de trabalho. Já tive ocasião de dizer: «O que importa, mais do que a proliferação das iniciativas fáceis, são as qualidades morais da ação. É o caráter que constrói; a coragem das resoluções; o entusiasmo fecundo; o método; a tenacidade estoica; a resistência aos interêsses contrários e, acima de tudo, espírito público».

É sob essa inspiração que se poderá salvar o Nordeste dos seus crônicos desastres.

UMA SOLUÇÃO IMEDIATA

E há uma solução que poderá ser imediata.

Um programa de obras públicas não pode ser improvisado. Só uma coisa se improvisa: a produção.

Assegura a açudagem a cultura especializada que será sempre insuficiente para o abastecimento total, nos períodos de carência, limitando-se, apenas, a um suprimento subsidiário de produtos perecíveis.

Temos meios, porém, de transformar o Nordeste num vasto celeiro para bastar-se a si próprio, em qualquer época. O Engenheiro Albert Robaux exprimiu, no recente relatório de suas observações na área da sêca, a convite do Ministério da Agricultura, um conceito irrecusável: «Não se pode chamar esta região de semi-árida, nem árida».

Em nossa troca de impressões na Paraíba concluí com a expressão utilizada em seu trabalho: «A sêca periódica é, apenas,

um acidente». É como uma febre que ataca um organismo são. Ou uma simples endemia.

Arrojado Lisboa definiu essa irregularidade, encarando a alternativa de estiagens e inundações, fenômenos que justificam, a par do aproveitamento integral nos anos de prosperidade, as adaptações da natureza a um plano preventivo: «A água cai-lhe irregularmente no correr dos anos, no correr de uma estação e ainda irregularmente sôbre a própria superfície».

Chove de ordinário no Nordeste como nas regiões de vida normal. Mas é um regime caprichoso, de adversidades intermitentes que interrompem os períodos de fartura.

Na África, como em outras regiões áridas, a sêca é certa; aqui é eventual. Aqui tôda área do Nordeste é cultivada; lá só há o vale e o deserto.

São os verões que se associam, transformando as duas estações regulares — sêca e inverno — numa só, anormalidade que se prolonga, nas suas incidências mais violentas, por dois e três anos.

Felizmente, essas grandes sêcas rareiam, embora sejam tôdas precedidas de períodos de precipitações escassas, como uma advertência. Sêcas de mais de dois anos só tivemos as de 1723-1727, 1744-1746, 1790-1793, 1844-1846 e a de 1877-1879.

O que há, comumente, é uma pluviosidade insuficiente ou uma irregular distribuição de chuvas.

O que importa, por conseguinte, é adaptar o homem a estas condições de vida e aparelhar o meio para enfrentar as crises periódicas decorrentes, principalmente, da suspensão das atividades agrícolas. É criar uma organização que se ajuste a êsse ambiente traiçoeiro.

Possui o engenheiro Alberto Robaux a experiência do deserto, e, notadamente, da África do Norte e de Marrocos, onde as características do clima têm um caráter permanente. Como já acentuei, viceja lá tão sòmente o vale irrigado com uma estrutura já estabilizada, por ser todo circundado de áreas desabitadas que não podem afetá-lo, ao passo que no Brasil as zonas mais expostas aos distúrbios meteorológicos são, exatamente, as mais densamente povoadas do Polígono das Sêcas.

Assume, assim, o problema um aspecto diferente no Nordeste brasileiro. As chuvas são regulares; a sêca é que é exceção. No século XVIII só ocorreram 7; no século XIX, 6; e no século atual, 7, sendo algumas delas simples «repiquetes», isto é, estiagens sem maior gravidade.

Não falta chuva e não faltam elementos de trabalho em tôda a região, durante decênios, o ciclo quase invariável registrado nos últimos tempos.

Aceitando o fenômeno como uma fatalidade, é fácil prevenir os seus efeitos. Basta fazer no Nordeste o que se deve fazer em tôda parte. Basta conservar o solo, poupando-o aos desgastes agravados por agentes atmosféricos mais corrosivos na região, defender a terra dessas perdas nocivas e adotar métodos agrícolas racionais para tornar-se supreendente sua produtividade.

Restará, simplesmente, o plano de acumulação das reservas dos anos copiosos que não faltam, um aparelhamento mais econômico que o conjunto das soluções preventivas, aplicando-se os processos já conhecidos de imunização dos produtos.

Alcançaremos, dêsse modo, eliminar os efeitos de um regime pluviométrico imperfeito.

A Comissão de Financiamento da Produção do Banco do Brasil ensinará a fazer essa grande estocagem ou poderá fazê-la em cooperação com o Banco do Nordeste.

Dirão que essa organização omite o aspecto social do desemprêgo ocasionado pela paralização dos trabalhos rurais dependentes de chuvas regulares. Mas representa a chave do problema que é, sobretudo, de alimentação.

Se chover, se o ano for de abundância, nada se perderá. Tanto melhor. Uma rêde de silos e armazens, com o complemento da fixação de preços mínimos da produção ainda fomentada pela técnica, acarretará um duplo benefício: se o ano for chuvoso, de uma pluviosidade produtiva, a distribuição será regulada pelas necessidades do consumo, evitando a oscilação dos mercados que sempre se verifica na entre-safra e facilitando o escoamento, sem sobrecarregar o transporte; se não chover, ficará o abastecimento garantido, dando-se, assim, solução ao maior problema da sêca e reprimindo-se a especulação, o monstro de mil subterfúgios que se ceva na miséria alheia, sempre presente na história das sêcas.

Poderá o fomento da produção ficar a cargo do Ministério da Agricultura e a cultura irrigada a cargo do D.N.O.C.S., do Serviço Agro-Industrial, que, mesmo como está organizado, já teria feito prodígios, se tivesse contado com recursos e seus técnicos tivessem melhor remuneração. Constitui êsse Serviço, como o de Piscicultura, os primórdios de uma organização de minha iniciativa, em 1932, visando criar, dentro da região, pontos de apôio econômico para a subsistência das populações no impacto das sêcas. Seu desenvolvimento, apoiado pelo Banco do Nordeste, quanto à iniciativa particular, produzirá os mais compensadores resultados.

O fomento da produção e das suas reservas, com a envergadura prevista, contando com crédito bancário e a orientação técnica dos órgãos especializados, cooperará, eficientemente, para uma revitalização econômica blindada de resistência a tôdas as crises. O

próprio desemprêgo seria atenuado por outras formas de atividade inclusive indústrias rurais que nasceriam do desenvolvimento da produção e da disponibilidade de energia. Armazenar, ensilar são exigências da produção e dos mercados em todos os meios organizados que não padecem dos riscos de colapsos agrícolas.

Temos, igualmente, de equipar os espíritos, como se equipa uma barragem. Será o técnico agrícola ao lado do assistente social. Impõe-se a educação rural para aprender a produzir e a atravessar sem transtornos as fases de deficiência temporária. E o «homem fautor das sêcas», que o Prof. Sternberg tanto focalizou na sua monografia — Aspectos da Sêca de 1951 no Ceará — já não será responsável por suas próprias desgraças, deixando de degradar a gleba que, por culpa sua, se exaure e resseca.

Êsse homem desamparado não poderá fazer por si só o que os governos ainda não fizeram. Terá de ser preparado para os processos de preservação do solo e manutenção da água, de umidade e fertilidade, como meio de construir sua prosperidade. Só a intervenção do Estado terá condições de criar essa outra fisionomia do Nordeste pelo progresso agrícola, pela concessão do crédito e pelas lições de previdência. A energia produzida pelas barragens terá que ser aplicada em indústrias que absorvam maior mão de obra, devendo ser dada preferência para as indústrias de alimentação; o artezanato merecerá uma atenção especial; propagar-se-ão as escolas normais rurais; a economia doméstica será dirigida num sentido preventivo; fundar-se-á um instituto de nutrição; a defesa vegetal e animal terá uma eficiência capaz de evitar os prejuízos que desencorajam produtores e criadores; serão incrementadas a fenação e a meda; finalmente, se organizará a mineração, fonte de uma riqueza capaz de revalorizar a região, quase inexplorada.

Com a lavoura sêca será feita a cobertura de áreas não favorecidas pelas águas represadas ou que não preencham condições para êsse represamento. Esquecem os partidários do reflorestamento como única solução contra a falta de chuvas, que, apesar das matas virgens, se existiam, se registraram grandes sêcas nos tempos coloniais. Para haver silvicultura é preciso que haja água. Mas há plantas resistentes, há espécies xerófilas que, até certos limites, prescindem da umidade : o algodão mocó, que sobrevive às mais rigorosas estiagens; o sisal, ávido de umidade do ar, mas capaz de resistir nas altitudes; a carnaubeira, no seu *habitat;* a oliveira; o girassol; o trigo duro; o milho de sessenta dias cultivado na Indonésia; o sorgo, etc.

Basta que a obra de Guimarães Duque — Solo e Água no Polígono das Sêcas — passe do livro para a prática, com a concessão de recursos técnicos e financeiros necessários, para podermos ver, além do padrão maravilhoso que as várzeas de Sousa já exibem, o Nordeste a revestir-se de outras aparências de vida.

O engenheiro Luiz Vieira, que associa às suas credenciais de técnico uma visão geral dos problemas nordestinos, assim se manifestou num dos seus relatórios, ao procurar delimitar o Polígono das Sêcas: «A sêca é, porém, mais um fenômeno social que uma conseqüência puramente meteorológica. As condições de vida estabilizadas em determinada região, a importância da população, a natureza e rendimento do cultivo do solo são fatôres que pesarão muito mais intensamente na avaliação do desequilíbrio econômico provocado pela sêca que as contingência meteorológicas, embora se apresentem elas mais severas em outras regiões que por mais desertas, são menos aproveitadas e menos civilizadas».

Depende, pois, a condição humana no Nordeste, menos da natureza incerta do que de uma organização racional.

A EMERGÊNCIA

E, como não se poderá prever uma solução para um futuro próximo, sendo mesmo impossível o benefício dágua em tôda parte, nem, tão pouco, uma organização imediata da produção, em grande escala, como a preparação dos espíritos para o advento de outras sêcas, em pouco espaço de tempo, não devemos perder de vista as medidas de emergência.

Tem o Nordeste de aparelhar-se para essa eventualidade, para não ser apanhado desprevenido, como vem acontecendo, o que obriga a improvisações tumultuárias e onerosas.

Convém organizar uma equipe de projetos, como já recomendei ao próprio Departamento Nacional de Estradas de Ferro, para, nessa contingência, desenvolver-se um plano de trabalho de maior aproveitamento. Os serviços mecanizados poderão, igualmente, perder êsse caráter, transformando-se em trabalhos manuais, para utilizar os excessos de mão de obra.

O que mais interessa, porém, é abrir o caminho certo para as migrações inevitáveis, como seja o Maranhão, por sua proximidade, com grandes áreas disponíveis, contanto que se distribua uma rêde de hospedarias e que se organizem serviços de defesa sanitária, para não acontecer o que está acontecendo no Vale do Mearim e em outros pontos insalubres.

Não poderão os vales úmidos inspirar a mesma confiança para êsses deslocamentos, porque, como as grandes áreas irrigadas, serão logo ocupados pela colonização.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

Passo, agora, a responder aos itens da convocação, na ordem em que foram formulados, reproduzindo as perguntas e prestando as informações solicitadas:

Pergunta — Situação em que se encontra o Ministério da Viação e Obras Públicas do ponto de vista dos recursos materiais, técnicos e humanos, para cumprir satisfatòriamente os seus encargos no combate às sêcas do Nordeste.

Resposta: — O D.N.O.C.S. está desprovido de meios para empreender o programa de combate aos efeitos das sêcas do Nordeste com uma perfeita organização de trabalho, que produza resultados satisfatórios. Falta-lhe, sobretudo, material para a mecanização das obras, assegurando-lhe maior rendimento. Só duas construções se acham dotadas de máquinas para uma grande produção: o Boqueirão de Cabaceiras, na Paraíba, e o açude Araras, no Ceará. Está o Ministério empenhado na aquisição de material, inclusive de perfuratrizes, o que não conseguiu até hoje. Há, por igual, grande deficiência de transportes, tanto que são utilizados em muitas obras caminhões de aluguel. Apesar de contar com vários elementos capazes é reduzido o número de técnicos, não sendo possível atrair novos valores devido à mesquinha remuneração. Os recursos financeiros são os constantes do Orçamento e dos adiantamentos feitos por conta de um crédito a ser aberto no total de Cr$ 394.763.232,50, que é insuficiente para levar o plano de assistência até o fim do ano porque parte foi absorvida pela liquidação de compromissos do primeiro semestre. Daí o novo plano que prevê um refôrço, não só para as obras custeadas por verbas orçamentárias, como as de emergência, além de obras novas que se fazem necessárias, conforme o novo plano elaborado *in-loco*.

Pergunta: — Diretrizes traçadas pelo atual Ministro de Estado para evitar descontinuidade nas obras e serviços, corrigindo-se o êrro fundamental de sòmente cuidar a sério dos problemas da sêca quando êles explodem em forma aguda.

Resposta — A continuidade das obras depende das dotações orçamentárias. Das obras que correm por verbas de emergência, umas, como muitas do Ceará, foram contempladas com dotações que asseguram seu prosseguimento, ao passo que outras poderão ser suspensas se não lhes forem concedidos recursos por créditos especiais. As estradas atacadas pertencem, na sua maioria, aos planos estaduais, sendo, assim, certa a sua conclusão.

Pergunta — Diretrizes sôbre pequena, média e grande açudagem.

Resposta — Em tese, já estão indicadas, no curso desta exposição. Essas obras em andamento constam do plano orçamentário ou do programa de emergência anteriormente organizado. Estão em execução no Ceará os seguintes açudes públicos: Pentecoste, com 400.000.000 m³; Patos, com 7.500.000 m³; Santo Antônio do Aracati-Açu, com 24.000.000 m³; Várzea do Boi, com

52.000.000 m^3; Latão, com 49.500.000 m^3; Poço do Barro, com 54.703.000 m^3; Quixabinha, com 32.150.000 m^3; Acaraú-Mirim, com 41.000.000 m^3; Araras, com 1.000.000.000 m^3; Banabuiú, com 1.500.000.000 m^3. Estão sendo ainda construídos 30 açudes em cooperação e perfurados 12 poços. São estudados mais 3 açudes públicos.

Pergunta — Planos de irrigação.

Resposta — Empenha-se o Ministério no desenvolvimento das rêdes de canais para aproveitamento de tôda a água armazenada. As rêdes de irrigação construídas nos açudes públicos atingiram em 31-12-1952 a extensão total de 485.481 metros de canais principais e secundários com 2.993 obras de arte, nos seguintes açudes: No Ceará, Lima Campos, Joaquim Távora, Santo Antônio de Russas, General Sampaio, Cedro e Aires de Sousa; no Rio Grande do Norte, Itans, e Cruzeta; Na Paraíba, São Gonçalo e Engenheiro Arcoverde (antigo Condado); em Pernambuco, Icó. A área total dominada é de 12.000 hectares, na maior parte de propriedade particular e dos quais cêrca de 5.000 foram cultivadas. Estão em estudos a ampliação da rêde de irrigação dos açudes São Gonçalo e Piranhas, na Paraíba, e as rêdes de irrigação dos açudes públicos Caldeirão, no Piauí, Choró, no Ceará, e Jacurici, na Bahia.

Pergunta — Aproveitamento dos vales úmidos.

Resposta — O aproveitamento dêsses vales para colonização de habitantes do Polígono das Sêcas cabe ao Ministério da Agricultura. O Departamento Nacional de Obras e Saneamento, subordinado ao Ministério da Viação, executa, porém, as obras nas margens baixas de cursos dágua que formam planícies de aluvião. São essas áreas chamadas de «vales úmidos» pelo contraste que apresentam com o terreno dos taboleiros. É um problema de dragagem e drenagem secundária. No Rio Grande do Norte já foram limpos 425 quilômetros de rios e construídos 108 quilômetros de valas. Foi dragado o canal Santo Alberto, cuja várzea se acha totalmente recuperada. Trabalha-se também no vale do Ceará-Mirim dragando-se os canais Água Azul e Bandeira, com a conquista de áreas que se aproximam de 2.000 hectares. Há ainda a recuperar as várzeas dos rios Giqui, Punaú e seus afluentes Fonseca e Saco, Maxararinguape e afluentes, Cornum, Guajiru, Guamoré, Pirangi, Cajupiranga, Pitumbu, Trairi e seu afluente Mipibu, Ararí e afluente São José, Jacu, Catu e seus afluentes Gramaceió e Maxixe, Cunhaú e Guaju. Na Paraíba é dragado o rio Gramame, já tendo sido dragados o Jaguaribe, o Cuiá e o Mumbaba. Foram ultimados apenas 28 quilômetros de canais, estando dependentes dêsse melhoramento 120 quilômetros nas bacias do rio Guaju e afluentes Camaratuba, Sinimbu, Estiva e

afluente, Mamanguape, Miriri, Una, Tibaúma e seus afluentes, Acais, Taperubu e Papocas.

Pergunta — Defesa do retirante nordestino quando está engajado nos serviços oficiais e se sujeita à exploração dos fornecedores.

Resposta — Essa defesa é o pagamento em dinheiro, que se tornou obrigatório nos têrmos da Lei nº 1.918, de 24 de julho último, e está sendo executada em todos os Estados, menos no Ceará, em virtude da dificuldade alegada pelo Chefe do Distrito de atender com êsse regime a obras disseminadas por tôda parte.

Pergunta — Unificação dos serviços de combate às sêcas e centralização dos recursos financeiros disponíveis, de modo a impedir a dispersão de esforços e a pulverização de iniciativas.

Resposta — A aplicação dos recursos destinados a obras e serviços é subordinada à discriminação orçamentária que cabe ao Congresso Nacional. Essa centralização seria fácil se as verbas fôssem globais. Quanto ao emprêgo da verba de emergência, tornou-se difícil evitar a dispersão devido ao alastramento da sêca, exigindo assistência generalizada. Quanto à unificação, que seria vantajosa pela concentração de recursos técnicos e financeiros, depende de uma reforma que atribua ao Ministério da Viação o encargo da direção geral.

Pergunta — Construção do açude Orós, no Ceará.

Resposta — Com recursos do plano SALTE está o Ministério providenciando para a construção dessa obra no regime de concorrência pública. Estão sendo organizadas as respectivas especificações para ser, posteriormente, elaborado o edital de concorrência.

Pergunta — O problema do pôrto de Mucuripe, no Ceará, que há decênios se arrasta sem solução definitiva.

Resposta — Tem o Ministério da Viação um programa de obras em realização no Ceará pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, que atinge a mais de Cr$ 60.000.000,00 e compreende: melhoramento das condições do pôrto de Mucuripe; dragagem do pôrto de Mucuripe; construção dos armazéns ns. 1 e 2 do pôrto de Mucuripe; construção de uma viga de refôrço no cais do pôrto de Mucuripe; calçamento de áreas do pôrto de Mucuripe; construção e pavimentação da via de acesso rodoviária ligando o pôrto de Mucuripe à cidade de Fortaleza; defesa das praias contra a erosão; serviços de fixação de dunas; dragagem do pôrto de Camocim; construção do cais de proteção de Camocim; construção de um trapiche de concreto armado, no pôrto de Camocim. Com a construção do molhe de proteção da bacia do pôrto de Mucuripe, verificou-se um assoreamento pelo

seu lado externo e a formação de uma verdadeira praia em sua extremidade, tendo as areias penetrado na enseada, estendendo-se ao longo do molhe até aterrar completamente a área de instalação para descarga de combustíveis líquidos, onde havia profundidade de nove metros abaixo de zero hidrográfico. Foi deliberado então que se procedêsse a novo estudo, em modêlo reduzido, contratado com o Laboratoire Dauphinois d'Hydraulique — NEYRPIC, — de Grenoble, França, devendo estar concluído até janeiro próximo, quando recomeçarão as obras, com a certeza de seus resultados. Foi, êste ano, dragado o pôrto de Mucuripe, sendo escavados 793.904 m^3 de areia, ficando o canal de acesso e grande parte da bacia de evolução com profundidade de oito metros abaixo de zero hidrográfico. Um trecho do cais, com cêrca de duzentos metros de extensão, não pôde ser levado à mesma profundidade por ser o arenito encontrado mais superficialmente, ficando êsse trecho destinado à atracação de pequenas embarcações. Já recomendei ao Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais a atracação dos navios que freqüentam o pôrto de Mucuripe, evitando-se o seu estacionamento ao largo e o carregamento por meio de alvarengas. Com a execução dos serviços de dragagem do pôrto foram dispendidos Cr$ 11.290.947,80. O armazém nº 1, cuja área útil é de 6.000 m^2, acha-se em vias de conclusão, tendo sido o seu orçamento de Cr$ 11.495.997,20. O segundo armazém, com as mesmas características, foi contratado, a 29 de junho do corrente ano, com o orçamento global de Cr$ 10.750.239,00, já tendo sido iniciada a construção. Foi contratada também a construção de uma viga de refôrço, de concreto armado, ao longo de tôda a extensão do cais, por Cr$ 791.188,00 já tendo sido feitas as excavações necessárias ao início da obra. Em setembro último, foi assinado um contrato no valor de Cr$ 2.653.900,00, para calçamento de 33.000 m^2 da área do pôrto e assentamento e fornecimento de 1.700 metros de extensão de meios-fios, acabando de ser êsse contrato registrado pelo Tribunal de Contas. Foi contratada, igualmente, a construção da estrada de acesso ao pôrto de Mucuripe, estando os serviços orçados em Cr$ 8.683.000,00 e já tendo sido iniciado, após o registro pelo Tribunal de Contas. Vem também o Departamento de Portos executando por administração direta trabalhos de proteção das praias fronteiras à cidade de Fortaleza e na praia Formosa, com a despesa anual de Cr$ 1.000.000,00.

Vê-se, portanto, que êsse problema está tendo agora uma solução definitiva.

Pergunta — A dragagem do pôrto de Camocim, no Ceará, que o govêrno promete e não concretiza nunca.

Resposta — Visando melhorar as condições de acesso a êsse pôrto, com a abertura de um canal franco para a navegação, de

quatro metros de calado em relação ao zero hidrográfico, abriu o Departamento de Portos, Rios e Canais uma concorrência pública para execução de serviços de dragagem. Em vista dos preços propostos, foi anulada a concorrência, devendo o Departamento fazer a obra por administração, com a draga «Camocim», que seguirá até a próxima semana. Deverão ser dragados 350.000 m3 de areia, com uma despesa provável de Cr$ 9.000.000,00.

Pergunta — Reaparelhamento da Rêde de Viação Cearense.

Resposta — Êsse reaparelhamento definitivo consta do projeto 30-C, da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, já aprovado pelo govêrno. Recebeu a Rêde, nos últimos dias, sobressalentes «Diesel», para reparação de 4 das 5 locomotivas que se achavam fora de circulação aguardando êsse material. Com essa aquisição a tração «Diesel» voltará à normalidade até dezembro próximo, mantendo em serviço efetivo 13 ou 14 das 15 máquinas existentes que, em sua maioria, não estavam funcionando. Estão para chegar outras locomotivas «Diesel» elétricas, já adquiridas, até o ano próximo. A maior deficiência é de trens de passageiros, o que será corrigido com aumento do parque ativo de tração e com os novos carros em construção nas oficinas de Urubu, além de duas composições de aço, recém-construídas. Informa o Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, de volta de sua recente inspeção, não ter recebido nenhuma reclamação dos órgãos de classe interessados, contra o tráfego de cargas, que se encontra, mais ou menos, normalizado. As variantes de Morcêgo e Aracoiaba acham-se em conclusão e prosseguem as de Itapiúna e da Serra de Luna.

Pergunta — Medidas especìficamente destinadas à fixação do homem à terra, evitando que o êxodo contínuo acabe provocando o despovoamento do Nordeste.

Resposta — São os açudes os grandes fixadores. Para evitar maior evasão, solicitei do Ministério do Trabalho que, em vez de fornecer passagem aos homens do interior que procuram a hospedaria de Fortaleza, os encaminhasse para as obras públicas em andamento, onde seriam recebidos. Essas obras são, aliás, os verdadeiros fatôres de fixação.

Pergunta — Transferência da sede do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, do asfalto da Esplanada do Castelo, no Rio de Janeiro, para o teatro natural de suas operações, que há de ser o território do Nordeste.

Resposta — Promovi a primeira mudança em 1932, como Ministro da Viação. A sede atual está fixada por lei (Decreto-lei nº 8.486, de 28 de dezembro de 1945 — Art. 1º) Em vista da ampliação do Polígono das Sêcas, já não me parece justificável outra localização. Além das vantagens de uma articulação mais

fácil com a Secretaria de Estado do Ministério a que é subordinado e com as repartições fiscais, a comunicação do D.N.O.C.S. com os seus Distritos, sendo sediado em qualquer dos Estados do Polígono, seria menos rápida do que da Capital Federal.

São estas as respostas que me ocorrem, sem nenhum comentário que poderá ser suscitado em face de outras interpelações correlatas, que venham a ser feitas no plenário.

O Ceará, que premiara meus desvelos na sêca de 1932 com uma gratidão imperecível, foi o primeiro a pedir contas, por um dos seus representantes, de minha atuação no novo passo que dei, movido por seus grandes sofrimentos. Estas contas estão prestadas, não pelas palavras proferidas, que poderiam ser descridas, mas por uma ação indormida, pela ânsia de servir, pela angústia de não dar tudo o que desejo, porque tudo seria pouco para um mundo de necessidades. E aqui estou, à disposição dos que quiserem ouvir-me, certo de que só omiti o detalhe ocioso e fatigante, sem sentido no estilo de uma exposição vasada em idéias gerais.

OS DEBATES

(Reproduzido do «*Diário do Congresso Nacional*», de 14-1-1954)

O Sr. Presidente:

Tem a palavra o nobre Deputado Armando Falcão, o primeiro orador inscrito para as interpelações.

INTERPELAÇÕES DO DEPUTADO SR. ARMANDO FALCÃO AO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, NA SESSÃO DO DIA 10-11-53

O Sr. Armando Falcão:

Sr. Ministro, uma vez que, na sua exposição, V. Exª já ofereceu resposta a todos os itens constantes do meu requerimento de convocação, poucas e rápidas serão as perguntas que, nesta altura, terei de formular.

O Sr. Ministro da Viação — Pediria a V. Exª que formulasse cada uma de per si para tornar mais fácil a minha resposta.

O Sr. Armando Falcão — Com todo prazer.

Antes, porém, Sr. Ministro, permita-me V. Exª que faça alusão à parte final de seu brilhante discurso quando diz:

> «O Ceará, que premiara meus desvelos na sêca de 1932, com uma gratidão imperecível, foi o primeiro a pedir-me contas, por um dos seus representantes, de minha atuação neste novo passo que dei, movido pelos seus grandes sofrimentos».

Faço votos, Sr. Ministro, para que essa gratidão, realmente imperecível, encontre novos motivos para ampliar-se, pelas medidas e providências concretas que V. Exª possa dar, agora, no sentido de que o problema da sêca encontre aquêle caminho que V. Exª mesmo declara no início da sua exposição, ainda não ter sido descoberto.

Sr. Ministro, V. Exª focalizou o problema do pôrto de Mucuripe, que, conforme sabe, apresenta-se como dos fundamentais do meu Estado. Será, por certo, do conhecimento de V. Exª a recente carta que o Deputado Maurício Joppert dirigiu, da França, ao Deputado Paulo Sarasate, após uma inspeção que fêz dos trabalhos que se realizam num laboratório daquele País, relativamente a êsse problema, carta da qual consta o seguinte trecho:

> «Continuando a estudar os problemas ligados ao pôrto, examinavam os técnicos de Neyrpic a questão da defesa da praia de Iracema. Para isso, *é preciso fazer os levantamentos do litoral um pouco mais para o Oeste e ampliar o contrato dêles, que não vai até lá*».

Agora, a parte importante:

> «*Acho indispensável dar-lhes esta ampliação enquanto não estão com o modêlo pronto e tudo instalado, porque, do contrário, no futuro, um estudo especial para a praia de Iracema irá custar muito mais caro*».

Pergunto a V. Exª: — Já tomou conhecimento dêsse detalhe, de forma a poder providenciar a ampliação do contrato?

O Sr. Ministro da Viação — Quero declarar a V. Exª que fiz mais do que isso: já anunciei à Câmara dos Deputados e anunciei ao Ceará que, até janeiro próximo, daremos início a essas obras. Tudo estava dependente dos estudos confiados a uma emprêsa de Grenoble. Feita a *maquette*, e, dando resultados positivos, conforme informações que recebi do Departamento de Portos, Rios e Canais, referido na minha exposição, não haverá mais nenhum óbice ou delongas para o prosseguimento da obra.

O Sr. Armando Falcão — Obrigado a V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — Quero ainda acrescentar, para maior confiança nas minhas palavras, que as obras portuárias do Ceará são financiadas por verbas próprias e não faltarão êsses recursos.

O Sr. Armando Falcão — Agradecido.

Sr. Ministro, sabe V. Exª, melhor do que eu, que a questão dos técnicos do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas interfere profundamente com a eficiência dos trabalhos do DNOCS. Na verdade, assinala V. Exª na sua exposição que os salários dêsses técnicos são miseráveis. Isto é rigorosamente exato. Pergunto a V. Exª: Consta dos planos de V. Exª adotar alguma providência, alguma medida de que resulte a modificação da situação ?

O Sr. Ministro da Viação — Antes de responder a V. Exª, peço licença para completar minhas informações sôbre o Pôrto do Ceará.

O Sr. Armando Falcão — Pois não.

O Sr. Ministro da Viação — Tornei claro, em minha exposição, que o Govêrno Federal está dispendendo, no Ceará, 60 milhões de cruzeiros para concluir as obras do Pôrto de Mucuripe, para a dragagem do Pôrto de Camocim, para a defesa das praias e para outras julgadas necessárias.

Desejo acrescentar que se acha construído o armazém nº 1, estando em início de construção o nº 2. Está dragado o Pôrto de Mucuripe, serviço feito por uma frota de dragas holandesas e já dei ordens no sentido de se fazer a atracação, que vem sendo retardada sem motivo, pois as obras atuais já a permitem. Com as providências a serem adotadas, de acôrdo com a *maquette* pronta e talvez já encaminhada, as águas do Pôrto de Mucuripe terão maior tranquilidade e desaparecerão os riscos de assoreamento que tanto perturbaram êsse problema nos últimos anos.

Poderia V. Exª, nobre Deputado Armando Falcão, repetir a segunda pergunta?

O Sr. Armando Falcão — Com muito prazer. Indaguei quanto à questão dos técnicos do DNOCS.

O Sr. Ministro da Viação — Fui o primeiro a reconhecer que a equipe constituída pelo Sr. Luiz Vieira, a grande, a seleta equipe com que êle alcançou realizar a obra gigantesca de 1932, já se acha desfalcada. Alguns foram atraídos por emprêsas que podiam oferecer-lhes remuneração mais compensadora, outros permaneceram em seus postos, numa situação de verdadeira penúria, com espírito de sacrifício e devotamento à obra com que se tinham identificado. Acho difícil, nesta altura, recompor êsses quadros.

Quanto ao Departamento Nacional de Obras de Saneamento, já consegui do Sr. Presidente da República autorização para contratar técnicos em condições mais vantajosas. Idênticas tentativas vou fazer com relação ao Departamento de Obras Contra as Sêcas. No entanto, asseguro a V. Exª que, enquanto não contarmos com elementos mais capazes e que possam enfrentar com êxito as novas iniciativas que o Brasil espera do Ministério da Viação, teremos de apelar para outro recurso. O Departamento de Obras Contra as Sêcas está desprovido, não sòmente de técnicos, como de equipamentos. Se fôssemos adquirir, nesta hora, o material necessário, as verbas se esgotariam e não teríamos meios para outros empreendimentos, de maneira que só uma solução se impõe: o contrato, das obras, mediante concorrência pública (*apoiados*), o que, além de tudo, assegurará sua continuidade, de govêrno a govêrno, sem as paradas desastrosas que vêm ocorrendo.

O Sr. Armando Falcão — Sr. Ministro, reporto-me agora a êsse item da exposição de V. Exª:

> «O que mais interessa, porém, é abrir caminho certo para as migrações inevitáveis, como seja o Maranhão, por sua proximidade, com grande área disponível, contanto que se distribua uma rêde de hospedarias e que se organizem serviços de defesa sanitária, para não acontecer o que está acontecendo no Vale do Mearim e em outros pontos insalubres».

V. Exª, que, por tradição, defende a tese da fixação do homem ao Nordeste, não acha que essa providência pode constituir estímulo oficial para o êxodo, para a migração?

O Sr. Ministro da Viação — A evasão do Nordeste é inevitável. O homem do interior, naturalmente, prefere trocar a enxada por outros instrumentos de trabalho. E o êxodo não é apenas uma conseqüência da sêca: é um fenômeno inelutável, devido a várias causas, principalmente aos agenciadores, que não foram, infelizmente, até agora, reprimidos nessa emprêsa de atração dos nossos elementos de vida. O que nos cumpre fazer é racionalizar essa corrente, é organizar êsse movimento espontâneo, para que as migrações não se processem, a esmo, com as conseqüências que todos lamentamos. Vimos, por exemplo, que São Paulo, um dos pontos de destino dos nordestinos, onde havia acolhida para quantos quisessem trabalhar, já está saturado. O que ocorre, ao contrário, é a tendência para a volta, para o regresso, não direi em massa, mas em número impressionante, por falta da adaptação ao meio ou pela sedução que todo nordestino sente pela terra apesar de seus revezes.

Olhava eu para o Paraná como um refúgio natural para a incorporação à sua economia das energias de nossa região. Mas, recentemente, informou-me o Governador Munhoz da Rocha que seu Estado já não tem condições para assimilar essa população adventícia. Só há, portanto, um caminho — o Maranhão. Diz bem V. Exª que sempre me opús a êsse escoamento, que sempre fui contrário ao extravasamento dessas reservas que bem podíamos utilizar para nosso progresso, para a recuperação de nossas terras, depois dos seus anos de infortúnio. Assim sempre procedi. Em 1932, só permiti que se deslocassem os que indicavam pontos de apôio nos lugares a que se destinavam, fôsse uma parte da família já ali instalada, fôsse a promessa de um emprêgo, fôsse qualquer outra segurança de estabilidade. Tanto que, nas sêcas anteriores, chegavam a emigrar milhares e milhares de nordestinos, até mais de cem mil, ao passo que, na sêca de 32, êsse número se limitou a 12 mil.

E saíram obedecendo ao programa que eu tinha organizado para pontos determinados, onde encontrassem uma receptividade compensadora; foi assim que transferi famílias e mais famílias para o litoral da Paraíba e para um vale úmido, o Camaratuba. Transferi outras tantas para colônias agrícolas que tentei fundar no Maranhão, no Piauí e no Pará. Agora, vejo que se torna inevitável a deserção.

Disse-me o Engenheiro Ribeiro Gonçalves, Diretor Geral do DNOCS, que, ao passar pelo Piauí, encontrou levas de nordestinos que se destinavam ao Maranhão. Procurou convencê-los de que deviam retroceder, procurando as obras públicas, para a reconquista dos seus lares. Mas todos resistiram.

Digo também a V. Exª que, na minha recente visita a Fortaleza, fui à sua hospedaria. Estava fechada.

O Sr. Armando Falcão — É uma vergonha, é uma simples vergonha a hospedaria de Fortaleza.

O Sr. Ministro da Viação — Encontravam-se defronte, com rêdes armadas nos galhos dos cajueiros, várias famílias que se destinavam ao Maranhão, ao Pará e a outros pontos. Tentei, por todos os meios, dissuadi-las dêsse propósito, só conseguindo deter duas ou três, porque as outras eram solicitadas por convite de amigos e parentes do Pará, do Amazonas e de outras paragens mais remotas.

Quanto às hospedarias, posso adiantar a V. Exª que tive entendimentos com o Ministro do Trabalho, com o Departamento de Terras e Colonizações, no sentido de que fôsse reaberta a hospedaria de Fortaleza, não para o escoamento que vinha sendo feito, não para despachar cearenses para outras plagas, não para promover essa profusão, sem método, sem caminhos traçados, sem destino assegurado, mas para que êsses elementos fôssem encaminhados para as obras públicas. Ainda estou à espera dessa decisão, que deve estar sendo estudada.

Com referência ao Maranhão, impressiona-se V. Exª com a minha confissão de que não conta ainda êsse Estado condições para receber os cearenses que procuram a vastidão de suas terras devolutas, os seus vales perenes com tôdas as condições favoráveis para a colonização, não só em benefício do Maranhão como do próprio Nordeste, que criaria ali uma civilização nordestina apta a produzir também para suas necessidades. Mas as informações que tive, principalmente do Ceará, foram desanimadoras. O que me afirmaram é que êsse movimento não está sendo assistido por uma campanha sanitária capaz de poupar o emigrante às endemias que ainda não foram dominadas. Sou portanto partidário da formação dessa corrente, mas sem que fique exposta aos acasos,

às vicissitudes de outros deslocamentos. Em condições de oferecer ao nordestino um outro ambiente. Porque, digo a V. Exª, o Maranhão por sua proximidade equivalerá para o Ceará a pontos de apôio econômico como serão as grandes barragens situadas no seu território. É o que tenho a informar a V. Exª.

O Sr. Armando Falcão — Sr. Ministro, ainda uma observação.

Sei que V. Ex.ª, naturalmente cedendo aos impulsos de administrador honrado que não rouba, nem deixa roubar, fixou a sua atenção, desde o início de sua nova gestão no Ministério, na exploração que se fazia, impiedosamente e inescrupulosamente, sôbre a fome dos flagelados.

Sr. Ministro, no meu Estado se criou até sentença segundo a qual «a sêca dos flagelados é, no Ceará, o inverno dos ladrões». V. Exª declara, na sua exposição, que não só mandou eliminar o intermediário nos serviços de fornecimento, como expediu novas recomendações àqueles setores que não puderam ainda aplicar o novo regime. Infelizmente, o meu Estado figura na excessão. E o apêlo que quero fazer a V. Exª é para que volte a cobrar, muito breve, do 1º Distrito do DNOCS, no Ceará, cumprimento inclusive da lei que, por sinal, resultou de um projeto de autoria do meu prezado colega Deputado Paulo Sarasate, determinando que os pagamentos sejam efetuados em dinheiro. É o apêlo que faço a V. Exª.

Para concluir, Sr. Ministro, como autor do requerimento de sua convocação, declaro que a exposição de V. Exª e as suas observações fornecem, sem dúvida alguma, um verdadeiro manancial de elementos fundamentais que serão por mim devidamente apreciados noutra oportunidade.

Saiba V. Exª que, como representante de um Estado nordestino, tenho a preocupação de não deixar esfriar o assunto da sêca.

O Sr. Nestor Duarte — Êle é ardente por si mesmo, meu nobre colega. (*Riso.*)

O Sr. Armando Falcão — A convocação de V. Exª, Sr. Ministro José Américo, obedeceu centralmente a essa inspiração. Qualquer iniciativa ou pronunciamento meu, no setor da sêca, não se afastará dêsse objetivo, que considero na primeira linha dos meus deveres de representante do povo do Ceará.

Era o que tinha a dizer.

O Sr. Ministro da Viação — Agradeço a V. Exª (*Palmas*).

O Sr. Presidente:

Tem a palavra o nobre Deputado João Agripino.

INTERPELAÇÕES DO DEPUTADO SR. JOÃO AGRIPINO AO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO NA SESSÃO DO DIA 10-11-53, CUJA PUBLICAÇÃO SERIA FEITA POSTERIORMENTE

O Sr. João Agripino :

Sr. Presidente, Sr. Ministro da Viação, somos adversários, mas as nossas incompatibilidades ou divergências políticas têm um limite, e êsse limite é o interêsse público. Aí, por fôrça dos nossos temperamentos, nós nos encontramos com o mesmo pensamento, o de servir à Nação e particularmente à região a que pertencemos, e, mais precisamente, ao Estado da Paraíba.

A presença de V. Exª, Sr. Ministro, na pasta da Viação e Obras Públicas trouxe a todos os nordestinos a esperança de que pudessem contar na sua pessoa um defensor incansável dos interêsses daquela região. Para conhecer a sua ação, no Ministério, é que estou a interpelá-lo.

Infelizmente, Sr. Ministro, V. Exª não respondeu aos quesitos que formulei em adendo ao requerimento do Deputado Armando Falcão.

O Sr. Ministro da Viação — Perdão! Êsses quesitos não chegaram ao meu conhecimento, e estranho que V. Exª também me tivesse convocado. Entretanto, pode formular suas perguntas e eu me prontifico à resposta imediata.

O Sr. João Agripino — Aceito a palavra de V. Exª. Bem sei que V. Exª seria incapaz de noticiar o não recebimento dos quesitos, porque, nas lutas que travamos muitas vêzes, V. Exª nunca fugiu à discussão de qualquer problema. Agradeço a sua disposição de respondê-los, mas, reconhecendo que alguns dos quesitos dependeriam de maior exame e pesquisas, formularei apenas perguntas ligadas à exposição de V. Exª.

Uma das perguntas que formulei, Sr. Ministro, já está respondida. Era a propósito das disponibilidades do Ministério para intensificar os serviços em execução, de modo a atender às necessidades do trabalho até o fim do corrente ano. V. Exª já respondeu que o Ministério não dispõe dêsses recursos.

O Sr. Ministro da Viação — Quero explicar que o Ministério dispõe de recursos, tendo recebido os primeiros adiantamentos por conta do crédito especial que terá de ser aberto, no valor de quase 400 milhões de cruzeiros. Desejo, também, aduzir que êsses recursos são insuficientes. Tendo percorrido o Nordeste, de ponta à ponta, procurando testemunhar suas necessidades, pondo-me sempre em contato com aquêles que podiam ter a consciência dêsse problema, tive de promover a revisão dos planos, e os recursos atuais mal chegam para os dias que ainda correrão dêste mês.

Os recursos para as obras de emergência estão se esgotando, absorvidos como foram pela afluência dos desocupados; as verbas orçamentárias também estão se exaurindo. E há outras frentes de trabalho, outras solicitações, outros apêlos oriundos de regiões ainda desamparadas, que pedem uma suplementação de verbas. É o que deixei entrever na minha exposição. Logo que retornei do Nordeste fiz ver ao Senhor Presidente da República que eram insuficientes os meios que me tinham sido concedidos para completar minha missão. E S. Excia., compreendendo que eu, apesar de minha natureza de nordestino, apesar de minha sensibilidade de nordestino, não iria explorar o Tesouro, prontificou-se a conceder-me êsses novos auxílios, que estão apenas dependentes dos subsídios solicitados de outros Estados que não pude percorrer, como a Bahia, Alagoas e Sergipe, para que eu vá ao Ministério da Fazenda, pedir ao Ministro Oswaldo Aranha — que nunca me faltou — esta nova ajuda.

O Sr. João Agripino — Disse eu, Sr. Ministro, que o Nordeste voltava as suas esperanças para a pessoa de V. Exª. Nesta hora, quero relembrar que, quando a Imprensa do País noticiava a provável vinda de V. Exª para o Ministério da Viação, V. Exª concedeu uma entrevista ao jornal carioca «Última Hora», do dia 28 de abril do corrente ano, em que declarou :

> «Não aceitaria incondicionalmente. Minha ida dependeria de um programa preestabelecido. O que me interessa, sobretudo, é a minha região, a mais sacrificada pela incidência das crises mais graves que pesam e sacrificam o Brasil, como sejam as sêcas periódicas. Neste setor, está tudo parado ou desorganizado, como se sentiu na hora em que se impôs a assistência, sob pena da ruína total das populações do interior do Nordeste».

O Sr. Ministro da Viação — E venho repetir que estava tudo desorganizado, tanto que ocorreu uma hora na Paraíba, em que, já arcando com a crise do Tesouro, consecutiva ao colapso da produção e, principalmente, à desvalorização dos produtos, tive de socorrer o Departamento de Sêcas, tive, associando-me à Legião Brasileira de Assistência, cuja cooperação solicitei, de socorrer 11 mil operários que iam ser despejados das obras federais e ameaçavam as cidades de invasão, passando a financiar essas obras. Assim não poderá V. Exª dizer que a assistência estivesse organizada ou fôsse eficiente, porque se achava a Paraíba nessa situação de desamparo. Foi por isso que, movido por meus sentimentos de paraibano e de nordestino, larguei as minhas comodidades e aventurei-me a uma emprêsa temerária, que podia sacrificar o meu futuro, se eu ainda tivesse algum futuro. E que tem cau-

sado o meu desassossêgo, porque o meu desejo não era simplesmente matar a fome dos nordestinos, mas levar-lhes um lenitivo maior, dando-lhes, desde logo, a assistência necessária para reabilitá-los econômicamente das crises que os deprimem e os perturbam.

V. Exª não poderá, portanto, negar que vim aqui suprir essas deficiências, que vim organizar. Encontrei a verba de emergência inteiramente esgotada. Tive que apelar para outros recursos, e foi o Ministro Oswaldo Aranha que me procurou em pessoa, em minha casa, para dizer-me que, tendo confiança em mim, colocava em minhas mãos os recursos que eu julgasse suficientes para essa obra social e humanitária.

Daí por diante não parei um instante. Bati às portas do Tesouro e obtive meios que me pareciam bastantes no momento, Tendo convocado todos os Chefes de Distrito para a revisão dos planos de emergência, e conhecendo todos êles a situação de cada Estado, julgaram que êsses recursos atendiam às primeiras providências. Mas, conhecedor do Nordeste, sabia eu que, a partir de setembro, depois do escoamento da safra diminuta, recrudesceriam as dificuldades e se agravariam as crises.

Fui eu em pessoa, nesta altura de minha vida ,aventurar-me àqueles sertões. Pulei de um avião para outro, conforme os campos de pouso. Eu, que em 1932 já jogara a minha vida para salvar os nordestinos, sofrendo um desastre, agora posso dizer que a joguei com maior risco, porque não escolhia meios para voar. Voava por tôda parte, descia em todo lugar, sem conhecer as estruturas de terra, tudo isso para cumprir o meu dever, para não faltar à minha missão, para que o nordestino não se desenganasse da assistência que lhe havia prometido. (*Muito bem. Palmas*).

O Sr. João Agripino — Senhor Ministro, V. Exª se antecipou à pergunta que eu devia formular, após mencionar exclusivamente as palavras textuais de V. Exª na entrevista a que me referi. Não estou emitindo conceitos, apenas expondo os fatos, para formular a pergunta. A seguir a essas declarações de V. Exª no jornal «Última Hora», pergunto a V. Exª: que programa V. Exª preestabeleceu para aceitar o Ministério que hoje ocupa e se submeteu êsse programa à aprovação do Sr. Presidente da República.

O Sr. Ministro da Viação — O programa que está em execução. Pergunto a V. Exª: quem organiza os programas? Sou eu ou seria V. Exª como Deputado? Que obras poderei executar sem contar com as dotações necessárias? Devo ainda acentuar que, desde que assumi o Ministério, me domina o espírito a preocupação de racionalizar os seus serviços, de organização de programas definitivos, que me facultassem um campo de ação mais seguro e mais fecundo. Estive, mais de uma vez, em contato com a Comis-

são do Polígono das Sêcas, expondo meus pontos de vista que foram, em tese, aprovados. Daí por diante, mantive vários entendimentos com seu Presidente, meu ilustre amigo Deputado Oscar Carneiro, manifestando-lhe meu empenho para que se ultimasse essa sistematização, para que mesmo em pleno regime de fragmentação de recursos e de atividades da região, se tivesse um caminho certo, um rumo traçado. Assim não se perderia tudo em aventuras.

O Sr. Oscar Carneiro — V. Exª permite um esclarecimento?

O Sr. Ministro da Viação — Sr. Presidente permitirá V. Exª que eu invoque o testemunho do nobre Deputado Oscar Carneiro?

O Sr. Presidente — Perfeitamente.

O Sr. Oscar Carneiro — Sr. Ministro, V. Exª citou-me nominalmente, como Presidente da Comissão do Polígono das Sêcas, a fim de responder a indagação do Deputado João Agripino a respeito do programa que V. Exª trazia para o Ministério da Viação. V. Exª, realmente, trouxe um inteiro programa...

O Sr. Ministro da Viação — Formulei sugestões; o programa seria da Comissão.

O Sr. Oscar Carneiro — ... e sugestões, tôdas elas do conhecimento da Comissão do Polígono das Sêcas. Logo que V. Exª assumiu o Ministério, aquela Comissão compareceu ao Gabinete de V. Exª, tendo sido, então, solicitada não sòmente a colaborar com o programa que V. Exª ia executar e está executando no Ministério, como ainda no sentido de elaborar um plano complementar das idéias de V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — Peço licença a V. Exª para lembrar que cheguei a indicar um representante do Ministério nessa Comissão.

O Sr. Oscar Carneiro — V. Exª indicou um assessor técnico do Ministério da Viação, e ainda combinou com o Ministro João Cleophas, no sentido de que aquêle titular designasse, como fêz, o Diretor do Departamento Nacional daquele Ministério. Esta Comissão reuniu-se realmente algumas vêzes. E, em virtude de uma viagem, por necessidade do serviço, do Dr. Ribeiro Gonçalves, Diretor Geral do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, essa Comissão teve de paralizar, por alguns dias, os seus estudos. A Comissão do Polígono das Sêcas está completando o estudo de um projeto geral; já teve a última sessão do relatório na quarta-feira transata. De maneira que V. Exª, neste particular, nesse terreno da colaboração estreita com o Legislativo, não tem faltado, absolutamente, com uma vírgula sequer.

O Sr. Ministro da Viação — Agradeço o testemunho de V. Exª, que é muito oportuno.

O Sr. Oscar Carneiro — Tem sido total a colaboração do Ministério com o Parlamento.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, V. Exª me fêz uma pergunta...

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª é quem está me fazendo perguntas... (*Riso*).

O Sr. João Agripino — Pensava que assim fôsse, mas V. Exª me perguntou se não seria eu quem estaria com a obrigação de preestabelecer os programas. Não creio que V. Exª me concedesse a honra — e bem sei que estou muito aquém da capacidade mesmo intelectual... (*Não apoiados*).

O Sr. Ministro da Viação — Quero dizer que V. Exª é quem tem a iniciativa parlamentar.

O Sr. João Agripino — O que sei, Sr. Ministro, é que os programas de aplicação dos recursos de emergência têm sido organizados pelo Ministério da Viação e aprovados pelo Presidente da República, não pelo Congresso. E V. Exª não submeteu qualquer programa à deliberação, do Congresso. Considero, porém, satisfatória a resposta de V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — Os planos de emergência são efetivamente elaborados pelo Ministério. Ao tomar posse, em meados dêste ano, já encontrei um plano em execução. Na minha exposição fiz ver que tentei modificá-lo, para imprimir-lhe maior objetividade e exigir maior rendimento; todavia, temi o risco dessa reforma que importaria na redistribuição dos elementos de trabalho, porque, como acentuei, um dia de parada, para cada trabalhador representaria um dia de fome.

Tive, porém, de revê-los no interêsse de seu possível enquadramento nas linhas gerais do problema. O que não posso promover é uma reforma essencial, uma organização por ser iniciativa de outra esfera. O que importa neste momento, acima de tudo, é dar assistência aos necessitados. Daí a imposição do fracionamento das atividades do DNOCS, para estar presente em tôda a parte, principalmente nesta hora em que se verifica a resistência aos deslocamentos, uns alegando a situação da família, outros talvez seduzidos pelos proprietários interessados na sua permanência no local.

O que tenho feito é sanar o que havia de mau, expurgar certos vícios, tirar, afinal de contas, alguma coisa do caos, com a constante preocupação de moralizar despesas, que é moralizar a administração.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro: V. Exª, quando no Govêrno do Estado da Paraíba, fêz decididas objeções, hoje do domí-

nio público, contra o plano de obras de emergência do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, organizado pelo digno e competente antecessor de V. Exª, para vigorar, no mesmo Estado, durante o primeiro semestre do corrente ano. Noto, porém, que tôdas as obras do plano de emergência do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, adotado na atual gestão de V. Exª, para ter vigor naquele Estado, durante o presente semestre constam do primeiro plano de emergência que mencionei. Pode V. Exª dizer qual a razão das objeções contra o plano de emergência do ilustre antecessor de V. Exª?

O Sr. Ministro da Viação — Posso dizer ainda mais do que V. Exª pergunta: o antigo Diretor do DNOCS não tinha nenhum plano de assistência.

O Sr. Nestor Duarte — Apoiado!

O Sr. Ministro da Viação — No nosso primeiro encontro de velhos amigos na praia de Tambaú chegámos a nos atritar, porque levava êle um plano de algibeira, arredio das realidades que me estavam afligindo; porque estava êle dominado pela obsessão, direi mesmo, pela megalomania das grandes realizações. Pretendia transformar o plano de irrigação em planos de eletrificação. Não fazia a cobertura necessária dos municípios da Paraíba, que V. Exª bem conhece, para isentá-los dos tormentos que evitei. Havia as obras do açude S. Gonçalo que se desenvolviam dentro da mesma rotina. Os canais dêsse açude tinham sido desobstruídos em 1951, por ter eu conseguido a admissão de trabalhadores para essa obra de recuperação. Havia o açude Mãe Dágua, obra mecanizada, que não comportava pessoal, e o Boqueirão de Cabaceiras, também saturado de máquinas. Estava todo o Cariri abandonado e todo o agreste, tôda a caatinga, atingidos também pela devastação climática, quase todo o Estado inteiramente desprotegido. E que fiz eu? Promovi a reunião, com autorização do Presidente da República, em sucessivas mesas redondas, de representantes de todos os departamentos federais para cada qual, cooperando com as suas disponibilidades técnicas e financeiras, dar a assistência necessária a êsses rincões esquecidos. E só assim — saiba V. Exª como paraibano, o que devia saber tão bem quanto eu — só assim se criou na Paraíba uma modelar organização de assistência, a ponto de atrair os habitantes das fronteiras, à procura de maior proteção oficial, talvez por não contarem outros Estados com os mesmos recursos.

V. Exª poderá dizer tudo, menos que os paraibanos, na incidência dessa infelicidade, tenham ficado desamparados, e menos que o Sr. Saboia, meu velho amigo de outros tempos, tenha tido a sensibilidade de sua situação, porque o que êle fêz foi sobrevoar o Estado, tocando em dois ou três pontos, revendo sòmente grandes

obras, sem saber que num momento de tantas aflições o que nos devia impressionar era a condição humana. (*Apoiados*).

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, acredito que V. Exª não pode desconhecer o plano do primeiro semestre, aprovado pelo Sr. Presidente da República e publicado no *Diário Oficial* de 25 de abril de 1953.

O Sr. Ministro da Viação — É o meu plano que foi aprovado!... O da Paraíba é o plano que impús ao DNOCS, ao DNER e a todos os departamentos federais que receberam verbas de emergência e dispunham de dotações orçamentárias.

O Sr. João Agripino — Êsse plano...

O Sr. Ministro da Viação — É o meu plano!... E em outros Estados o plano é mais do DNER do que do DNOCS.

O Sr. João Agripino — Êsse plano foi proposto pelo então Ministro da Viação, Dr. Souza Lima, antes da gestão de V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — Por sugestão minha, que pedi que mandasse atacar o Açude Escondido, na terra de V. Exª, relegado pelo Sr. Saboia para o plano de economia, como outras obras do Estado.

O Sr. João Agripino — Agradeço o interêsse de V. Exª. O Açude Escondido teve verba orçamentária, por iniciativa minha!

O Sr. Ministro da Viação — Tenho um telegrama em meu poder que atesta essa intervenção. E poderei enumerar outras iniciativas.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, se êsse plano, que compreende todos os Estados do Polígono das Sêcas, é de iniciativa de V. Exª...

O Sr. Ministro da Viação — O da Paraíba; V. Exª está se referindo ao da Paraíba...

O Sr. João Agripino — O da Paraíba. O plano se refere a todos os Estados. O da Paraíba foi de iniciativa de V. Exª e foi publicado em abril de 1953. Por que, mesmo depois dessa data, V. Exª tinha as mesmas objeções ao plano do primeiro semestre?

O Sr. Ministro da Viação — Eu não tinha objeções ao plano do primeiro semestre; tinha objeções à execução dêsse plano, tanto que já referi um caso de desemprêgo em massa, por falecer ao DNOCS a visão geral da assistência. Só de uma vez ia dispensando 11.000 trabalhadores, numa fase em que se formava outra mentalidade, insofrida e talvez agressiva, com ameaças de invasão às cidades. Era tão perfeita a apregoada assistência, que, ao ser indicado para coordenador, recebi centenas de telegramas de pedidos de socorro procedentes de vários Estados.

O Sr. João Agripino — Declarava V. Exª, Sr. Ministro, em sua entrevista de 9 de outubro de 1953, concedida a «O Jornal» desta Capital :

> «Posso adiantar: primeiro, que imediatamente após a minha posse convoquei todos os chefes de Distritos do Departamento de Sêcas, Estradas de Rodagem e Estrada de Ferro para uma mesa conjunta em que estiveram presentes o Luiz Vieira, consultor técnico do Ministro, e diretores daqueles departamentos, *sendo fixadas as primeiras linhas de um programa de* ação com a possível revisão dos trabalhos em andamento. Permaneceram aquêles auxiliares, aqui no Rio, durante mais de quinze dias, em reuniões diárias, na sede do DNOCS prestando informações sôbre cada setor e solicitando providências oportunas que foram adotadas imediatamente. Quinze dias depois, recomendei ao diretor gerente do DNOCS que fôsse a cada Estado do Polígono das Sêcas, levando o plano traçado para ser submetido ao exame dos governos dos Estados e aos órgãos representativos de suas classes, para que pudessem emitir pronunciamentos adequados com sugestões para as alterações que devessem ser introduzidas. E o fato é que em tôda parte, o diretor do DNOCS recebeu aplausos, notadamente no Ceará, onde o engenheiro Ribeiro Gonçalves fêz ampla exposição perante verdadeira Assembléia composta dos seus elementos mais autorizados, tendo sido o plano julgado satisfatório».

Observo, Sr. Ministro, que o plano para o segundo semestre do corrente ano corresponde em valor a 31% do quantitativo geral do primeiro semestre, Cr$ 434.520.000,00 mais 61.093, de débito do DNOCS contra Cr$ 156.000.000,00 para o 2º semestre e sòmente em relação à dotação do DNOCS, no primeiro semestre corresponde a 63% e que muitas obras que figuravam no plano do primeiro semestre foram omitidas no do segundo. Por outro lado, V. Exª, na Exposição de Motivos nº 714, de 9 de julho dêste ano, que dirigiu ao Sr. Presidente da República, diz textualmente:

> «Bem sei, Sr. Presidente, das dificuldades financeiras do Govêrno, mas também conheço os propósitos de V. Exª de amparar as populações que ainda estão sofrendo as conseqüências dessa crise. Por isso, esgotado como se acha o fundo próprio, forçoso é recorrer a um crédito especial que mantenha, *embora em menor ritmo*, a organização de trabalho que, conquanto sujeita a modificações no interêsse de atender aos pontos mais ne-

cessitados, vem abrigando uma grande massa de desempregados do campo».

Indago, então, Sr. Ministro, quais as vantagens do plano do segundo semestre em relação ao do primeiro de modo a fazê-lo ser julgado satisfatório, quando aquêle não o tinha sido?

O Sr. Ministro da Viação — Vou dizer a V. Exª: A primeira vantagem foi a liberação de 131 milhões de cruzeiros de verbas orçamentárias, que o DNOCS tinha congelado pelo seu preconceito contra os açudes médios e, sobretudo, pela preocupação de só realizar grandes obras; segundo, o melhor aproveitamento das verbas, o maior rendimento das obras, mais perfeita organização para não acontecer o que se deu, principalmente no Rio Grande do Norte, com sacrifício dos recursos destinados a matar a fome dos nossos patrícios que foram devorados por intermediários...

O Sr. Medeiros Neto — Muito bem!

O Sr. Ministro da Viação — ... a ponto de eu ter de tirar agora de verbas minguadas — minguadas como considera V. Exª — cêrca de 12 milhões de cruzeiros para saldar os débitos anteriores. O maior benefício, porém, foi a liberação das dotações orçamentárias que estavam represadas.

Diz V. Exª que eu nada inovei, que segui os mesmos métodos e mantive a mesma organização. É porque V. Exª não atentou bem na minha exposição.

> «Os pagamentos passaram a ser feitos a dinheiro e semanalmente. Foram suspensas obras adiáveis e injustificáveis, como o alargamento de estradas».

Pensa V. Exª que a estrada de acesso ao açude Curema, uma simples estrada de acesso, devesse ser alargada, para acontecer o que está acontecendo com as obras de arte que não foram ampliadas, ameaçando de desastre os motoristas desprevenidos?

Essa e outras medidas: restabelecimento de projetos anteriores por serem mais econômicos, o desenvolvimento da rêde de canais, a multiplicação das turmas de estudo visando a propagação da açudagem em regime de cooperação, o avanço das estradas e dos açudes em construção, etc., etc.

V. Exª quer dizer que, com os mesmos recursos, só poderia eu estar realizando a mesma obra? Então V. Exª não tem noção do que seja administração. Administração é isto: é o milagre da multiplicação.

O Sr. João Agripino — Não é exatamente esta a minha objeção, Sr. Ministro. Quando eu dever comentar, farei as contestações à administração de V. Exª. Por enquanto, estamos apenas

em perguntas, e eu não quero, absolutamente, interromper as respostas de V. Exª.

V. Exª, na entrevista que concedeu ao diário «O Jornal», desta cidade, publicada na edição de 9 de outubro do ano corrente, diz que, a cargo do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, se acham em execução no Estado do Ceará as seguintes obras: os açudes Pentecoste, Patos, Santo Antônio do Aracati-Açu, Santa Maria, Várzea do Boi, Latão, Poço do Barro, Quixabinha, Acaraú-Mirim, Araras, Banabuiú, as rêdes de irrigação Aires de Sousa, General Sampaio, Forquilha, Lima Campos, Joaquim Távora, e mais 17 açudes em cooperação, e ainda as rodovias Central do Ceará, Sobral-Reruoca-Massapé, Aires de Sousa-Araras, Araras-Reriutaba, Banabuiú-Transnordestina e finalmente o Pôsto de Piscicultura de Amanarí. — Sendo de meu inteiro conhecimento que todos êsses serviços foram atacados e prosseguidos em gestões ministeriais anteriores à atual de V. Exª no Ministério da Viação e Obras Públicas, pode V. Exª mencionar as obras a cargo do referido Departamento que, no mesmo Estado do Ceará, tenham sido iniciadas no corrente ano, em data posterior à posse de V. Exª na pasta de que é hoje titular?

O Sr. Ministro da Viação — Posso dizer a V. Exª que essas estradas não sofreram, na sua construção, nenhuma solução de continuidade. Posso dizer, também, que muitas delas tiveram suas verbas reforçadas e que, não sòmente no Ceará, como em outros Estados, foi traçado um novo plano, prevendo não só um refôrço de verbas para desenvolvimento do que estava em construção, mas, também, novas frentes de trabalho.

Perguntaria a V. Exª qual foi a indicação feita de obra iniciada na minha administração, sem que isso tivesse acontecido?

O Sr. João Agripino — V. Exª não mencionou uma sequer. Apenas disse: «umas anteriores, outras na minha gestão», mas não especificou. Por isso, desejaria que, se pudesse, especificasse as de sua gestão.

O Sr. Ministro da Viação — Há dois programas de construção de estradas no Ceará — as que estão a cargo do DNOCS e as que estão a cargo do DNER. Compulsando, agora, os elementos, quanto à obras novas, encontrei-as relativamente à estradas, no Rio Grande do Norte, no Piauí e em Sergipe. No Ceará, umas dependem do Departamento de Obras Contra as Sêcas, outras do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Tenho em mãos o *dossier* relativo ao DNOCS. Quanto ao DNER, que tem a seu cargo 26 estradas naquele Estado, não tenho presente o *dossier*. Assim, no momento, não posso dar as informações pedidas por V. Exª.

Tenho a declarar, entretanto, que as obras de açudagem, no Ceará, tiveram novo desenvolvimento.

O Sr. João Agripino — Tôdas as estradas, aliás, começadas na gestão anterior.

Sr. Ministro, do Gráfico do DNOCS referente à freqüência média diária por semana do operariado que trabalha nas diversas obras dêsse Departamento, observo que o Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte foram os Estados que mais ofereceram operários, com a seguinte coluna de cada um dêsses Estados:

Ceará — 2.165 operários na primeira semana de fevereiro de 1951, 8.711 na última de março e primeira de abril, 7.126 na primeira de maio, 22.206 na primeira de junho, 24.612 na primeira de julho, 29.215 na primeira de agôsto, 33.131 na primeira de setembro, 33.026 na primeira de outubro, 36.544 na primeira de novembro e 38.472 na primeira de dezembro de 1951.

Foi tendo, portanto, ascensão vertiginosa.

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª refere-se a 1951, momento agudo da sêca.

O Sr. João Agripino — Exato. Permita V. Exª que eu faça a exposição antes de formular a pergunta, o que pode facilitar a V. Exª a resposta.

Já em 1952, em janeiro baixou para 24.000, em fevereiro para 19.819, em março para 17.928, em abril para 14.800, em maio para 9.000, em junho para 3.814 e julho para 3.400. A partir de agôsto começa nova ascensão muito mais moderada, não chegando a 5.000 em dezembro de 1952. Em 1953, contou o Ceará com 4.086 operários em janeiro, primeira semana, passando a 6.768 em fevereiro, 5.505 em março, 13.110 em abril, 12.496 em maio, 16.414 em junho, 8.605 na primeira semana de julho para decrescer ainda mais até 15.298 na segunda semana de setembro, último dado de que disponho.

Paraíba — Em 1951, fevereiro 1.042 operários, março 7.000, abril 9.791, maio 7.947, junho 8.972, julho 8.976, agôsto 8.300, setembro 7.000, outubro 8.100, novembro 8.214, dezembro 7.800. Em 1952, partindo de 8.200 operários em janeiro, logo em março chegou a 3.500, continuando em declínio até junho com 1.700, quando inicia nova ascensão a partir de julho, em têrmos moderados, entre 3.600 a 4.700 até dezembro. Em 1953, começando com 3.333 operários em janeiro, logo em março começou uma ascensão violenta para 17.720, chegando a 23.054 em junho e 23.384 na segunda semana de julho, para decrescer a 15.757 na segunda de setembro.

Rio Grande do Norte — Êsse Estado se mantém em níveis baixos até 1953, acompanhando relativamente as mesmas curvas de declínio e ascensão dos dois outros Estados antes referidos. Em 1953, porém, o Rio Grande do Norte, de 2.064 operários em janeiro, passou a ascender vertiginosamente até 11.749 em julho, declinando para 8.056 na segunda semana de setembro.

Verifico, pois, Sr. Ministro, que a Paraíba, no primeiro semestre de 1953, foi o Estado que pôde empregar maior número de operários e que todos os Estados do Polígono das Sêcas a partir da posse de V. Exª no Ministério da Viação tiveram o número de operários decrescido.

Como tenho recebido inúmeros telegramas de diversos pontos do meu Estado, solicitando providências para que sejam operários admitidos ao trabalho e informações do Distrito das Sêcas da Paraíba de que não pode admitir novos operários, indago de V. Exª se já foram dadas ordens para admissão de quantos procurem trabalho e quando essa admissão será iniciada.

Os textos dos telegramas a que aludi são os seguintes:

> «Sr. Ministro Viação não passou êste Município após entendimentos Comissão foi seu encontro vg conseguimos colocação 150 homens campo aviação pt Grande número operários perambularam esta cidade esperando fôssem colocados outras obras vg desenganados voltaram seus lares levando famílias duro desengano pt Apesar voltarem centenas operários sem colocação afluem diàriamente cidade grande número outros pedindo trabalho pt Hoje existem vários pais família viúvas adolescentes espalhados pedindo trabalho sem que tenhamos meios atendê-los pt Situação desesperadora exige esforços urgentes Câmara junto poderes competentes sentido evitar morram fome nordestinos já desfalcados esgotadas tôdas reservas resistências não podem mais esperar pt Abraços *Francisco Pereira* Prefeito Municipal».

> «Comunicamos vossência situação pobreza aflitiva pt Existe grande número desempregados procura colocação não encontra nem mesmo deshumano sentido conseguir tarefa pt Apelamos Vossência sentido conseguir Govêrno aumento trabalhos colocar centenas pais família perambulam ruas esta Cidade procura trabalho voltam seus lares famintos levando famílias duro desengano de colocação pt *João Avelino Raimundo Pereira Francisco Silvino José Inácio Manuel Tibúrcio Severino Clementino Severino Manuel Clementino Pereira Otacílio Guilherme*

Sebastião Pedro José Inácio Cícero Ramiro Sebastião Francisco José Pedro Antônio Felinto Francisco Santana Marcelino Vieira José Ribeiro Pedro Francisco João O».

«Situação pobreza e sem trabalho continua aflitiva pt Obras públicas aqui não comportam mais operários não ser campo aviação tem apenas 150 operários sem ordem colocação maior número pt Tarefeiros não querem aceitar operários apesar sistema trabalho ser inconveniente operários não conseguem fazer salários suficientes manutenção família pt Pedimos Vossência trabalhar junto poderes competentes a fim evitar nordestinos pereçam fome falta trabalho pt *Raimundo Trajano José Felinto Severino Calado Euclides Felinto José Ismael Joaquim Ferreira Luiz Barbosa Valdeci José Espedito Felinto Vicente Dantas Antônio Balbino José Dantas José Felinto Antônio Felinto Antônio Ferreira Odilon Delmiro João Fernandes José Fernandes Antônio Fernandes Severino Benedito*».

«Pedimos Vossência conseguir trabalho para assegurar meios vivermos com nossas famílias visto não têrmos conseguido colocação construção estradas municípios Catolé Brejo encarregados alegam não terem ordem colocar ninguém sds *Raimundo Benício Joseh Possidônio Joseh Bezerra Antônio Francisco*».

«Continuo desempregado despeito existência serviço federal êste município pt Esperava melhora situação operiado da passagem ilustre Ministro Viação pelo nosso município vg entretanto permanece desamparo e sofrimento grande nossos trabalhadores sem emprêgo pt Reina decepção seio pobres atitude aquêle titular apenas sobrevoou nosso município insensível nosso desamparo pt sds *Dulcídio Figueiredo Lima*».

«Dept. João Agripino — Palácio Tiradentes — Rio D. F. — «Há grande crise município virtude maior parte população precisando trabalho pt Não há emprêgo serviços federais notando-se muitas famílias passando fome esperava-se Sr. Ministro Viação solucionar-se problema

torturas pobreza melhorando condições serviços vg porém êsse titular sòmente sobrevoou município indiferente sofrimento pobres peço prezado amigo tomar interêsse reclamando atenções poderes públicos para essa difícil situação pt Sds *Salvador Lúcio*, comerciante».

«Alimentei esperanças Senhor Ministro Viação solucionasse problemas angustiantes pobreza melhorando condições serviços federais êste município pt Entretanto êsse titular apenas sobrevoou nossa terra causando decepção grande massa operária possibilitada trabalhar face em administrações mesmos serviços que não entregam ninguém e esperava-se solução favorável parte Ministro pt Sds. *Severino Torquato*».

«Estou sem trabalho em situação difícil com minha família pt Não há colocação nos serviços federais de Belém pt Esperava melhora situação pobreza quando passagem ilustre Ministro Viação nosso município qual sobrevoou região deixando problemas insolúvel e pobreza decepcionada pt Sds. *Elias Belarmino*».

«Sendo coberto família aguardava passagem Ministro Viação neste município vg para colocar meus seis filhos maiores nos serviços Govêrno pt Referido Ministro apenas sobrevoou êste município deixando tôda pobreza decepcionada pt Chefes serviços aqui dizem tem ordem não colocar mais de um operário pt Sds. *Regina Valentina*»

«Estando muitos nós pobres dêste município sem trabalho vg motivo escassez inverno vg conseguinte safra pequena vg aguardávamos muito propalada passagem por aqui Ministro Viação que apenas sobrevoou município vg não tomando qualquer medida amparo nossa situação flagelados pt Nossas esperanças Vossência são últimas que morrem pt Tudo fizer nosso favor sòmente Deus poderá pagar pt Respeitosamente *Elisiário Soares*».

O Sr. Presidente — Sr. Ministro, antes de V. Exª responder ao nobre Deputado João Agripino, quero submeter à Casa requerimento do Sr. Deputado Nestor Duarte, para a prorrogação da

sessão por uma hora, a fim de que o Sr. Ministro da Viação possa responder às interpelações que lhe estão sendo feitas.

Em votação o requerimento. (*Pausa*). Aprovado.

Sr. Ministro, V. Exª pode responder à pergunta do Senhor Deputado João Agripino.

O Sr. Ministro da Viação — O nobre Deputado João Agripino devia saber interpretar tanto quanto eu essas oscilações, devidas à coincidência das plantações ou das colheitas. Realmente, num período que decorre de abril até, digamos, setembro, embora reduzida a produção, verifica-se sensível declínio na freqüência aos serviços. Isso está surpreendendo V. Exª, mas é a vida econômica do Nordeste. Quanto à freqüência, na Paraíba, que V. Exª considera superior à de outros Estados, foi naturalmente devido à eficiência da minha organização, pois mantinha setores em tôda a parte, chegando a atrair, como atraiu, principalmente no Vale de Piancó, flagelados de outros Estados. E diz V. Exª que as solicitações são as mesmas, como, realmente, são. Foi por isso que percorri o Nordeste, auscultando essas necessidades para adoção de novas providências.

De fato, na Paraíba, principalmente entre Patos e Pombal, em todo o Cariri e no Vale do Piancó, a situação ainda é de esgotamento. Senti a pressão dessa crise e estudei *in loco* as soluções, lá e nos outros Estados. O plano que trago para submeter ao Ministro da Fazenda é, realmente, inspirado por essas circunstâncias, decorre da exigência de novas verbas para novos emprêgos. Isso não é novidade. O que V. Exª anunciou é corriqueiro no Nordeste; são condições que flutuam com as alternativas da vida agrícola e que, nos últimos meses do ano, tomam caráter mais grave, exigindo outras formas de assistência a que não sou estranho.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, informei a V. Exª que o Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas da Paraíba não admite novos operários. Indaguei de V. Exª se já foram dadas ordens para admissões.

O Sr. Ministro da Viação — Dei ordens de admissão no Açude de Jatobá, nas estradas de Patos e Piancó, em Curema, por onde passei, temeràriamente, por não dispor ainda de recursos, mas na certeza de que não me faltariam.

O Sr. João Agripino — Congratulo-me com V. Exª, mas lamento V. Exª não tenha dado ordem generalizada de aceitar operários em todos os serviços. Porque permitir que só em determinados serviços operários sejam aceitos é criar uma situação de privilégio em relacão a estas zonas ante outras em que os serviços

estão trancados para operários que morrem de fome e procuram emprêgo.

O Sr. Ministro da Viação — Pergunto que conceito forma V. Exª do Engenheiro Abelardo Lôbo, chefe do Distrito do Departamento de Sêcas, na Paraíba?

O Sr. João Agripino — Ótimo conceito.

O Sr. Ministro da Viação — Sr. Deputado João Agripino, não administro diretamente, mas através de meus auxiliares; e, se V. Exª tem confiança no Sr. Abelardo Lôbo, deve ter também na minha administração.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, não se trata, absolutamente, de desconfiança na administração de V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — Desconfiança quanto à sua eficiência.

O Sr. João Agripino — Seria incapaz de invocar, nesta oportunidade, a menor desconfiança à administração de V. Exª, em qualquer sentido. Aqui estou, apenas para pedir esclarecimentos. Não atribuo à administração de V. Exª essa pecha de desconfiança.

O Sr. Ministro da Viação — Desconfiança noutro sentido, mesmo porque não poderia conceber fôsse V. Exª capaz de outra suspeita.

O Sr. João Agripino — Muito obrigado pelo conceito que faz V. Exª a meu respeito.

O Sr. Ministro da Viação — E também obrigado pelo conceito de V. Exª... (*Riso*).

O Sr. Paulo Sarasate — Vê a Câmara que os sentimentos são recíprocos.

O Sr. João Agripino — Minha estranheza se baseou na menção que V. Exª, Sr. Ministro, fêz a determinados serviços, excluindo outros.

O Sr. Ministro da Viação — A proposta de refôrço das verbas para maior admissão de pessoal é do chefe do Distrito e compreende quase tôdas as obras.

O Sr. Nestor Duarte — Folgamos muito, meu nobre colega, em ver que os horizontes na Paraíba se aclaram.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, tomando em consideração os quantitativos de cada Estado do Polígono das Sêcas, no plano de emergência do 2º semestre do corrente ano, organizado por V. Exª e as quotas dos mesmos Estados do Polígono, no

plano do primeiro semestre, de iniciativa do ilustre antecessor de V. Exª, verifico que, tendo sido o quantitativo geral do DNOCS, no plano do 2º semestre, equivalente a 63% do primeiro reservado a êste mesmo Departamento, a distribuição por Estado se fêz na seguinte percentagem, em relação às quotas do primeiro plano :

> «*Piauí* — primeiro semestre — 8.500.000; segundo 9.000.000; portanto, 105% teve o segundo plano em relação ao primeiro; Ceará, primeiro 43.850.000; segundo, 44.550.000 — portanto, 101% em relação ao primeiro; Paraíba, 37.800.000 no primeiro; 50.000.000 no segundo — portanto, 132% em relação ao primeiro; Rio Grande do Norte 32 milhões no primeiro; e 19 milhões no segundo — portanto, 53% em relação ao primeiro; Pernambuco, 21 milhões e 500 mil no primeiro, 11 milhões no segundo — portanto, 51% em relação ao primeiro; Alagoas, 6 milhões no primeiro, 2 milhões no segundo — portanto, 33% em relação ao primeiro; Bahia, 36 milhões no primeiro, 5 milhões e 500 mil no segundo — portanto, 15% em relação ao primeiro; Sergipe, 4 milhões e 500 mil no primeiro, 500 mil no segundo, portanto, 11% em relação ao primeiro.

Indago, portanto, de V. Exª: qual o critério adotado na distribuição de recursos, por Estado, de modo a que alguns tenham quantitativos maiores do que no primeiro semestre e outros fiquem reduzidos a 11% da quota primitiva?

O Sr. Ministro da Viação — Vou explicar. V. Exª se impressiona com êsses totais. E eu terei apenas de dizer que essa importância não foi aplicada; foram aplicados sòmente cento e tantos milhões de cruzeiros.

O Sr. João Agripino — 156 milhões.

O Sr. Ministro da Viação — Direi mais a V. Exª: o que êsse semestre nos legou foram dívidas, foi o débito de perto de 70 milhões de cruzeiros, que absorveu os créditos por mim obtidos. Quanto à distribuição por Estado, se foi equitativa ou não, a responsabilidade não é minha. Logo que tomei posse, conforme já referi, convoquei os Chefes de Distritos para um reexame da situação, para um balanço das necessidades e, portanto, uma revisão do antigo plano. Em mesa-redonda tracei as minhas diretrizes e depois recolheram-se êles, os representantes do Departamento de Obras Contra as Sêcas, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e do Departamento de Estradas de Ferro, para elaborarem o novo plano, tendo sido a distribuição por Estado feita à minha revelia. Mais tarde, recebi reclamações e verifiquei,

principalmente quanto às dotações orçamentárias, que muitas obras não eram atacadas, por não estarem sequer estudadas. Está dada a explicação para V. Exª compreender como quiser.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, quanto à declaração de V. Exª, de que recebeu uma dívida superior a 70 milhões de cruzeiros do primeiro semestre, desejo pedir uma retificação, se possível. Na exposição de motivos que dirigiu ao Sr. Presidente da República, . . .

O Sr. Ministro da Viação — Não perca suas palavras, que vou explicar de antemão, se V. Exª der licença.

O Sr. João Agripino — Gostaria de concluir, pois julgo que a retificação é necessária. Na Exposição de Motivos que encaminhou ao Sr. Presidente da República, V. Exª se refere ao débito de 61 milhões de cruzeiros do Departamento de Sêcas, mas se refere, também, Sr. Ministro — e, para esta parte, peço a especial atenção de V. Exª — a um «superavit», a um saldo de 129 milhões do Departamento de Estradas de Ferro e de 148 do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que não haviam sido aplicados no primeiro semestre, apesar de ser quantitativo correspondente àquele primeiro semestre.

Assim, na realidade, V. Exª teve vultoso saldo e não *deficit*.

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª pode reproduzir a primeira parte da pergunta ?

O Sr. João Agripino — Com muito prazer.

V. Exª, na Exposição de Motivos que fêz ao Sr. Presidente da República . . .

O Sr. Ministro da Viação — Quer dizer a diferença do débito.

O Sr. João Agripino — Do DNOCS, é de 61 milhões de cruzeiros o débito; mas, no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, é de 148 milhões e 120 mil cruzeiros de saldo. No Departamento de Estradas de Ferro, é de 129 milhões de saldo, dinheiro pôsto à disposição de V. Exª agora, no segundo semestre.

O Sr. Ministro da Viação — A divergência que V. Exª verifica decorre do fato de a apuração dos débitos no Rio Grande do Norte não corresponder aos primeiros resultados. A dívida é muito maior do que se havia apurado, daí a desproporção.

Quanto à existência de saldos, são êles do Departamento de Estradas de Rodagem, que ainda os está aplicando, porque, se V. Exª atentou para a minha Exposição, deve ter verificado que eu pedia novas verbas, mas reconhecia a existência de outras, já distribuídas.

Justamente essas verbas foram distribuídas ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Agora, quanto às verbas destinadas ao Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, direi que muitas delas tinham aplicação especial, não podendo ser desviadas dessa destinação: eram as relativas aos campos de aviação, as quais aliás já foram distribuídas e outras referidas em minha exposição. Assim, não há confusão.

O Sr. João Agripino — Não há confusão, realmente, Sr. Ministro. Creio que estamos entendidos. V. Exª encontrou um débito superior a 61 milhões de cruzeiros ainda não apurados, mas calculado em 70 milhões.,

O Sr. Ministro da Viação — Já se deve elevar a 70 milhões de cruzeiros, devido aos desastres da anterior administração do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas.

O Sr. João Agripino — Dêsse débito, V. Exª pediu 61 milhões de cruzeiros ao Tesouro Nacional, para se cobrir, dêle; e pediu, ainda, os saldos que os Departamentos de Estrada de Rodagem e de Estradas de Ferro tinham, porque não haviam aplicado no primeiro semestre e mais Cr$ 156.550.000,00, para aplicação específica do novo plano pelo Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas.

O Sr. Ministro da Viação — É evidente. Uma parte era para o refôrço das verbas de obras em andamento; outras já estavam empenhadas e eram, portanto, intocáveis. Tenho, conseqüentemente, de reconhecer êsse saldo.

O Sr. João Agripino — Sem dúvida, Sr. Ministro. Pediria, apenas, a V. Exª que, na nova distribuição de recursos, atentasse para a situação do Rio Grande do Norte, Pernambuco, Alagoas, Bahia e Sergipe que, sendo Estados também atingidos pelas sêcas, foram no segundo plano pouco aquinhoados.

O Sr. Ministro da Viação — Acha V. Exª que só a Paraíba está beneficiada? Vou dar outra explicação. O refôrço da verba do Distrito da Paraíba foi feito à minha revelia, na reunião dos técnicos. Todavia, a explicação é que aquêle Distrito já estava devendo cêrca de 30 milhões de cruzeiros. Está dado aí o esclarecimento, anulando-se, assim, a impressão de V. Exª de que nossa terra tenha tido privilégio na concessão de verbas de emergência.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, se V. Exª quiser carrear para a Paraíba todo o Tesouro Nacional, só merece meus louvores. Seria incapaz de levantar aqui a minha voz pela distribuição de qualquer quantitativo superior dado à Paraíba.

O Sr. Ministro da Viação — Asseguro a V. Exª que meu escrúpulo chegou ao ponto de não interferir na distribuição.

O Sr. João Agripino — Não desejaria, entretanto, fôsse nosso Estado contemplado à custa da miséria de nossos vizinhos pobres.

O Sr. Ministro da Viação — Não há miséria. Verificou-se o seguinte: no Rio Grande do Norte não havia um plano de assistência aos flagelados. As verbas não tiveram uma aplicação construtiva e assistencial.

O Sr. João Agripino — Pelas estatísticas...

O Sr. Ministro da Viação — Não se queixe V. Exª de mim, que agora fui até o Seridó, até Mossoró, até o Açu, ouvindo uma a uma as vozes mais fiéis e mais representativas do Rio Grande do Norte, para que me inspirassem na elaboração de novo plano, capaz de atenuar seus sofrimentos e reduzir suas dificuldades. O que houve no Rio Grande do Norte foi falta de administração.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, o Rio Grande do Norte conta, pelas estatísticas do Departamento de Sêcas, com uma freqüência de 11 mil 749 operários e é forçoso convir que uma dotação de 19 milhões é imperiosamente insuficiente para atender às necessidades dessa população operária.

O Sr. Ministro da Viação — Cumpre também adiantar a V. Exª que o Rio Grande do Norte não foi tão vantajosamente beneficiado pelas verbas do DNOCS, como devia ter sido no segundo semestre, mas o foi pelas verbas destinadas à construção de estradas de rodagem, cabendo-lhe 50 milhões de cruzeiros para êsse fim. V. Exª ignora o fato.

O Sr. João Agripino — Não o ignoro. Tenho aqui a relação de tôdas as obras do Departamento de Estradas de Rodagem. Mas, tôdas elas são do primeiro semestre. E, ao mesmo tempo que o Rio Grande do Norte é contemplado, todos os outros Estados o são com quantitativos muito vultosos.

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª parece ter procuração dos outros Estados, que, entretanto, manifestam confiança na minha ação.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, nessa parte, temos alguma coisa de comum. Somos filhos de Estado pequeno, Quando vemos um Estado como Sergipe com Cr$ 500.000,00 para um plano de emergência no segundo semestre, sabemos que isso é insignificante. Interesso-me pela sorte de todos os Estados da Região das Sêcas. Sou representante da Nação.

O Sr. Ministro da Viação — Queixe-se V. Ex.ª quanto ao Rio Grande do Norte de outro paraibano, e não de mim. Queixe-se de seu amigo e correligionário, o engenheiro José Ávila Lins, que sacrificou as verbas destinadas à salvação daquele Estado.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, não faço política no Rio Grande do Norte.

O Sr. Ernani Sátiro — Permite um aparte o nobre Deputado João Agripino?

O Sr. João Agripino — Perfeitamente.

O Sr. Ernani Sátiro — Houve testemunho para invocar a jurisprudência que surgiu já em favor do nobre Deputado Oscar Carneiro. Ignoro, como udenista militante da Paraíba, que o engenheiro Ávila Lins seja nosso correligionário, porque desconheço qualquer participação sua nas lutas políticas dêsse Estado. Se o fato de ser inimigo do Sr. Ministro José Américo, como é o caso do engenheiro Ávila Lins, significa ser correligionário da UDN, então êle é nosso correligionário, porque, fora disso, não conhecemos qualquer participação de S. Sª nas lutas políticas da Paraíba.

O Sr. Ministro da Viação — Isso nada importa, porque V. Exª é meu adversário, mas pode ser meu amigo.

O Sr. Ernani Sátiro — Não sou inimigo de V. Exª; mas o engenheiro José Ávila Lins não tem qualquer participação nas lutas políticas da Paraíba. Apelo para V. Exª: — Tem?

O Sr. Ministro da Viação — Dou parabens a V. Exª... (*Riso*).

O Sr. Ernani Sátiro — Essa é questão que V. Exª conhece melhor do que eu.

O Sr. Janduhy Carneiro — A família Ávila Lins, na Paraíba, pertence tôda ao Partido Republicano, coligado, em nosso Estado, com a UDN. Êle é, portanto, correligionário de V. Exª.

O Sr. Paulo Sarasate — Não interessa êsse problema. A política partidária está muito abaixo do problema das sêcas.

O Sr João Agripino — A família Lins é das mais dignas, na Paraíba. Dizia eu, Sr. Ministro.

O Sr. Ministro da Viação — Quero acentuar que a política não intervém nas obras contra as sêcas, seja na Paraíba, seja em qualquer outro Estado. Tanto que na Paraíba cargos de direção, cargos de escritório, postos de tôda natureza estão entregues à família Maia, parentes do Sr. Deputado Agripino Maia, sem que eu tenha dado um passo qualquer para o seu afastamento.

O Sr. João Agripino — V. Exª se refere ao Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas?

O Sr. Ministro da Viação — Exatamente.

O Sr. João Agripino — Há cargos de confiança entregues a parentes meus, da família Maia?!

O Sr. Ministro da Viação — À família Maia, dirigindo serviços. O residente da estrada Patos-Santa Luzia é casado na família Maia, com uma prima de V. Exª.

O Sr. João Agripino — Desconheço inteiramente o fato.

O Sr. Ministro da Viação — Recentemente, filhos de Odilon Maia me deram uma relação de parentes de V. Exª que estão trabalhando no Açude Escondido: Francisco Saraiva Maia, Francisco Hermínio Maia, Júlio Maia, Alcides Maia, etc. E mais ainda: quando toquei agora em Patos ouvi dos chefes locais filiados ao PSD e de outros elementos que Narciso Maia, parente de V. Exª, estava absorvendo todos os serviços, com uma influência pessoal direta, que excluía os adversários.

O Sr. João Agripino — Êsse é o meu parente, colocado em cargo de direção, no DNOCS, a que V. Exª se referiu há pouco?

O Sr. Ministro da Viação — Já citei cêrca de dez. Estou referindo êsse fato apenas para mostrar a V. Ex. que não há, nem pode haver, política naqueles serviços.

O Sr. João Agripino — Acredito que V. Exª esteja inspirado nos melhores propósitos. V. Exª conhece como eu a política da Paraíba e sabe que parentes meus são seus correligionários e meus adversários. Logo, não posso responder pela colocação que seus correligionários dêm a parentes meus e também adversários meus. Mas se há parentes e correligionários meus trabalhando para matar a fome, isso não é generosidade de V. Exª nem humilhação para mim ter parentes e amigos tão pobres.

O Sr. Ministro da Viação — Quem me forneceu a lista foi um Maia meu amigo e adversário de V. Exª.

O Sr. João Agripino — Exatamente. Narciso Martins não é Maia, não é meu parente, nem casado com parente minha. Se é administrador de um serviço em Patos, isto é outra questão.

Mas, Sr. Ministro, creio que será pensamento de V. Exª, como homem de bem que acredito ainda o seja, admitir ao serviço de socorro aos flagelados todo e qualquer paraibano de tôda e qualquer família...

O Sr. Ministro da Viação — Nunca exclui nenhum.

O Sr. João Agripino — ... porque deixar de morrer de fome não pode ser privilégio de nenhuma família.

O Sr. Ministro da Viação — Nunca exclui nenhum adversário, repito, ao contrário, sempre os incluí na composição das Comissões de socôrro aos flagelados. Em cada uma delas pús um oposicionista para fiscalizar inclusive no Município de V. Exª,

onde o oposicionismo está sempre irredutível e rancoroso a seguir meus passos.

O Sr. João Agripino — V. Exª deu motivos para isso.

O Sr. Ministro da Viação — ... a procurar demolir-me, com uma animosidade permanente, um ódio inesgotável, sem explicação, a não ser a que já dei uma vez...

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, dê quantas explicações queira, mas creio ser de nosso interêsse comum não caminharmos para as questões políticas da Paraíba, que não interessam à Casa.

O Sr. Ministro Viação — Friso apenas que não há política no DNOCS.

O Sr. João Agripino — O que interessa é a situação das sêcas.

Sr. Ministro, a propósito do Rio Grande do Norte, queria apenas pedir a atenção de V. Exª para êste fato: se V. Exª já admitiu um administrador que reputava sem credenciais para o cargo — e não era meu correligionário, porque o era do Sr. Café Filho — se V. Exª já tem naquele Departamento um técnico de sua confiança, seria natural que o Rio Grande do Norte não tivesse reduzida sua verba de 32 milhões para 19 milhões, em relação ao segundo semestre.

O Sr. Ministro da Viação — Já expliquei que teve a compensação da verba da estrada de rodagem e terá o refôrço que estou pleiteando.

O Sr. João Agripino — Esta é uma promessa que esperava de V. Exª, porque verba da estrada de rodagem é do primeiro semestre. Não cabe a V. Exª esta dádiva .

O Sr. Ministro da Viação — A maior verba da estrada de rodagem é do segundo semestre.

O Sr. João Agripino — V. Exª, na entrevista ao diário «O Jornal», a que me referi...

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª tem muita confiança nas entrevistas... São um pouco minhas, mas são também um pouco dos jornais. (*Riso*).

O Sr. João Agripino — Peço a V. Exª que, quando não forem suas, o declare. Enquanto não desmentidas, Sr. Ministro, eu as tenho como verídicas, e as aceito.

O Sr. Ministro da Viação — Eu também aceito, mas pode haver equívoco. Se quando falamos, incorremos em equívoco, quanto mais quando falam por nós...

O Sr. João Agripino — Admito que V. Exª retifique em qualquer ponto. Na entrevista a que me referi, Sr. Ministro, V. Exª declarava que os trabalhos do Ministério da Viação e Obras Públicas, no Nordeste, estão obedecendo a outro rítmo de maior eficiência e rendimento.

O Sr. Ministro da Viação — Um rítmo extraordinário.

O Sr. João Agripino — Por outro lado, o jornal «Tribuna da Imprensa», em edição de 13 de outubro, noticiou que V. Exª entregou aos bispos de Caicó e Mossoró a importância de 3 milhões para que dêm assistência às populações flageladas, através dos vigários.

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª dá licença?

O Sr. João Agripino — Um momento.

A medida singular, expressa pela interveniência de respeitáveis entidades espirituais na prestação de assistência com verbas do Ministério da Viação às populações flageladas do Nordeste brasileiro, faz acreditar que os órgãos técnicos dêsse mesmo Ministério já não se acham em situação de dispensar a essas populações os auxílios de que necessitam. Assim, parece se deva concluir que, contràriamente à afirmação de V. Exª, a eficiência e o rendimento dêsses órgãos técnicos estão sofrendo redução, mòrmente quando se considera que seus encargos se tornaram menos pesados, em conseqüência da diminuição de número de flagelados em serviço, cujo comparecimento aos respectivos trabalhos é presentemente muito menor do que o já constatado em outras ocasiões da crise climática de 1951 a 1953.

Pode V. Exª, Sr. Ministro, explicar os motivos reais que levaram V. Exª a adotar a medida já mencionada, isto é, a entrega àqueles ilustres prelados da importância acima referida? Quanto entregou e a quantos bispos ofereceu quantias para essa missão de assistência aos flagelados?

O Sr. Ministro da Viação — Bem. Diz V. Exª que na minha gestão, não foram intensificados os serviços. Peço licença para invocar um testemunho idôneo e autorizado. É o seguinte telegrama do Presidente da Associação Comercial do Ceará:

> «Após regresso V. Exª Capital República e depois encontro oportuno e proveitoso no Município de Quixadá as classes produtoras intermédio Associação Comercial Ceará querem significar ilustre homem público sua inabalável confiança prosseguimento vitorioso obras na assistência Nordeste, a qual vem tomando novo impulso, rítmo permanente sob inspiração autorizada V. Exª — (a) *Diogo Ferreira*, presidente em exercício».

E, se isso não fôsse bastante, convidaria V. Exª para voar até o açude de São Gonçalo, a fim de verificar a transformação súbita, maravilhosa, que ali se está operando. Talvez bastasse a contemplação dêsse novo surto, dêsse novo esfôrço construtivo, para V. Exª me fazer um pouco mais de justiça.

Pediria a V. Exª para tocar no Açude Jatobá, informando-se das providências que tomei para que aquela obra avançasse, para que seu rítmo, afinal de contas, fôsse mais acelerado, assegurando uma ultimação que não vá além do mês de março. Cheguei a pedir a cooperação do Govêrno do Estado, o emprêgo de tratores que adquiri para maior rendimento daquela construção. Convidaria V. Exª a seguir pela estrada Patos-Piancó e ver até onde vai, como vi, ao sobrevoar os confins de Misericórdia à procura de Conceição; pediria a V. Exª que fôsse até o açude de Cabaceiras para ver como se trabalha dia e noite naquela obra gigantesca; pediria que visitasse todos os setôres para se certificar de que não há mais malandragem, nem homens de braços cruzados à beira da estrada, nem improvisação de padiolas, como um trabalho primitivo, nem operário transportando pedras na cabeça. O ambiente agora é outro. Operou-se a transformação. É outra a organização para que se conquiste alguma coisa. V. Exª está iludido. Longe da sua terra, ou não pode vê-la ou sente uma obsessão que impede essa visão.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, V. Exª está tirando uma conclusão da minha pergunta. Eu não assegurei que os trabalhos do DNOCS tivessem maior ou menor eficiência de rendimento, nem neguei que a afirmação de V. Exª fôsse verdadeira. Apenas fiz o confronto das providências de V. Exª, pretendendo assistir aos flagelados através de dioceses, e pedi que esclarecesse quanto tinha dado a essas dioceses, qual o programa estabelecido para a assistência através delas e a que dioceses havia dado dinheiros do Ministério da Viação.

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª me leva para pontos que serão sempre pontos altos. Foi uma inspiração de Deus, uma obra de caridade. Tendo eu a consciência das mil vicissitudes que trabalham o Nordeste, sabendo que há de um lado a massa da população válida, capaz de se empregar nas obras públicas, de salvar-se trabalhando, e que há, de outra parte, os mendigos, os velhos, as famílias sem arrimo, não podia ficar insensível à miséria e aos sofrimentos.

Se V. Exª conhecesse minha obra de assistência em 1932, assumindo tôdas as formas, as mais sentimentais, não poderia estranhar o que estou agora fazendo, com plena autorização do Sr. Presidente da República. Sabendo que não havia nenhuma obra de assistência organizada e que não se poderia improvisá-la,

como tentei em 1932, teria de apelar para uma organização que já existe por si. Um novo serviço custaria o que não estava ao meu alcance. Procurei, então, transformar apóstolos de Deus em meus auxiliares. (*Palmas*). Eram os bispos, era o clero que estava em tôda parte, cada vigário na sua paróquia, todos hoje consagrados a uma ação social que renova e nobilita seu apostolado. O dinheiro que deixei nas suas mãos benfazejas está matando muita fome. E é êsse o meu consôlo, é essa a minha tranquilidade de espírito, é essa a nota que marcará minha passagem por aquelas terras devastadas. V. Exª quer minúcias? E quer V. Exª uma prestação de contas? Vá pedí-las aos bispos, vá pedí-las aos vigários, vá pedí-las a quem recebeu, se porventura duvida da honorabilidade do clero brasileiro. O que eu posso confessar é que dei êsse auxílio, dei essa esmola com plena consciência do meu ato e autorizado pelo Presidente da República, para suprir as deficiências de socorro a tantos, num meio em que todos padecem, num meio em que são todos esmagados pelas crises. E dei aos mais desamparados, aos que nada têm onde buscar o pão de cada dia. E sabe V. Exª que os que podiam dar esmola, êsses já se esgotaram, não podem mais consagrar-se a essa santa missão. Digo a V. Exª, porém: levei o tesoureiro das Obras Contra as Sêcas, porque não toco em dinheiro, não pego em dinheiro, para que fizesse a distribuição, prestando as contas depois. Como quer saber, esclareço que dei 2 milhões de cruzeiros ao bispo de Seridó por ter se me afigurado a zona mais infortunada; 1 milhão de cruzeiros, ao vigário capitular de Mossoró para que êle entregasse essa importância ao bispo diocesano, que a distribuiria por seus vigários; 1 milhão de cruzeiros a cada um dos quatro Bispos do Ceará; Cr$ 500.000,00, a cada um dos Bispos de Oeiras, São Raimundo Nonato, Petrolina e Garanhuns. V. Exª não devia esperar que eu preterisse a nossa terra, que eu, por ser paraibano, não socorresse a Paraíba. Mas dei menos, que no Seridó: 1 milhão de cruzeiros ao Bispo de Cajazeiras e 1 milhão ao Bispo de Campina Grande. Está V. Exª satisfeito, ou lamenta o desperdício do dinheiro? Se deplora que, em vez de aplicação numa obra que poderia não ter rendimento, como muitas, tenha eu morto a fome coletiva, a fome generalizada, a fome de que não se salvariam tantos dos nossos infelizes conterrâneos, se V. Exª acha que isso é um crime, tem o coração bem duro.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, V. Exª ruma para uma assistência aos flagelados, extra departamentos técnicos.

O Sr. Ministro da Viação — Disponho de verbas de emergência por adiantamento. Oportunamente será aberto o crédito especial correspondente a êsse adiantamento que o regularizará. E eu não tenho medo do Congresso. O Congresso dará êsse crédito. (*Muito bem*).

O Sr. João Agripino — V. Exª pediu ao Sr. Presidente da República um adiantamento de crédito, especificando determinadas obras a construir e o Sr. Presidente da República atendeu. V. Exª estabeleceu os prazos de entrega dêsses quantitativos e êsses prazos têm sido cumpridos pelo Ministério da Fazenda.

O Sr. Ministro da Viação — Vai ser feita a prestação de contas, pelo funcionário do Departamento de Obras Contra as Sêcas.

O Sr. João Agripino — O que estranho, Sr. Ministro, não é que V. Exª mate a fome dos flagelados, porque êsse é o dever de V. Exª. O que estranho é que V. Eª escolha o processo que entender, para alcançar o seu objetivo; o que estranho é que, estabelecendo a Lei 1.004 que as verbas de emergência, destinadas às sêcas, devem ser aplicadas em obras e serviços, e que estas obras e serviços sejam mencionados...

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª está enganado. Essas despesas vão correr por outro crédito. Não remonte V. Exª àquela lei.

O Sr. João Agripino — Retifico a minha estranheza, nêsse ponto.

Mas, Sr. Ministro, renovo-a, para solicitar a V. Exª que esclareça como pode pedir adiantamentos por conta de um crédito especial que há de ser solicitado à Câmara, para aplicação em determinadas obras específicas, de acôrdo com a própria exposição de motivos de V. Exª, especificando mais, além das obras, Estado por Estado e desvie dessas obras o quantitativo de 10 milhões de cruzeiros, para dar aos bispos, pois que, por maior que seja a sua capacidade de amparo aos flagelados, não está reconhecida em lei, nem recomendada, ainda, essa forma de assistência através de associações religiosas.

Assim, pergunto a V. Exª em que lei, em que autorização se baseou para entregar aos bispos êsses recursos pertencentes ao erário público?

O Sr. Ministro da Viação — Em nenhuma lei ainda, porque ela virá depois. O que recebo são adiantamentos. Essa matéria será disciplinada posteriormente, com as necessárias discriminações, quando fôr enviada a mensagem para abertura do crédito. V. Exª se equivoca, portanto, quando supõe que eu infringi uma lei inexistente.

O Sr. João Agripino — V. Exª, Sr. Ministro, pediu um adiantamento baseado numa lei futura, que ainda não foi elaborada.

O Sr. Ministro da Viação — O adiantamento me dá autorização para aplicar como quiser, nas obras que quiser, onde quiser e quando quiser.

O Sr. João Agripino — Perdão! Isto não está na exposição de motivos de V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — Está expresso na autorização do adiantamento, que me dá poderes para modificar sua aplicação, se assim julgar conveniente. Portanto, o emprêgo das verbas...

O Sr. João Agripino — Aqui está a exposição de V. Exª, sob nº 714, de 9 de julho de 1953. V. Exª detalha as obras, os quantitativos, junta o plano proposto pelo Departamento de Obras Contra as Sêcas. Não propõe V. Exª a dádivas de dinheiro aos inválidos através do clero. E V. Exª só teve autorização para aplicar o dinheiro nas obras constantes do seu plano.

O Sr. Ministro da Viação — Posso alterar essas obras. Estou autorizado a fazê-lo.

O Sr. João Agripino — O despacho do Sr. Presidente da República foi aprovando êsse plano para a Fazenda providenciar. Não discuto que V. Exª o possa alterar, mediante nova autorização do Sr. Presidente da República.

O Sr. Ministro da Viação — Estou autorizado até a alterar o próprio plano de obras, quanto mais a aplicação de recursos.

O Sr. João Agripino — Reconheço que V. Exª poderá pedir autorização ao Sr. Presidente da República para a alteração. Mas aplicou diferentemente, antes da autorização.

O Sr. Ministro da Viação — Já estou autorizado.

O Sr. João Agripino — Estranho, mas não tenho motivos para duvidar da palavra de V. Exª.

Pediria, então, que V. Exª não colocasse a Câmara, quando devesse debater aqui a abertura de crédito especial para socorrer as populações flageladas, ante um fato consumado de dar dinheiro sem a correspondência de trabalho, quando todos sabemos que nos serviços do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, por cumprimento à lei, êsse Departamento não aceita filhos menores de viúvas, que não tenham maiores, de modo a lhes proporcionar o próprio sustento...

O Sr. Ministro da Viação — Reconhecendo essa situação, dei-lhes assistência.

O Sr. João Agripino — Quando o Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas não propicia a seus operários a devida assistência médica e hospitalar.

O Sr. Ministro da Viação — Para essa assistência há médicos e enfermeiras nas residências.

O Sr. João Agripino — Mas não tem nos locais de trabalho.

O Sr. Ministro da Viação — Há em vários, salvo os improvisados.

O Sr. João Agripino — Não tem organização hospitalar, não tem assistência nenhuma à família dos operários. Até o dia em que um. operário se retira do trabalho para levar à feira sua família, êse dia é cortado.

O Sr. Ministro da Viação — Têm a assistência que pode ser dada, até lactários.

O Sr. João Agripino — De modo que, Sr. Ministro, se estamos ante essa situação e se V. Exª informa à Câmara que os recursos disponíveis são insuficientes para atender ao operariado que pode trabalhar e procura trabalho, sem o encontrar...

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª está incorrendo numa contradição: está reconhecendo que eu não podia dar assistência e está admitindo, ao mesmo tempo, que há casos de assistência.

O Sr. João Agripino — V. Exª afirmou que os bispos prestariam assistência aos sem trabalho, àqueles que não podiam trabalhar.

O Sr. Ministro da Viação — Dei recursos para assistência aos inválidos, aos velhos e às famílias sem arrimo, quer dizer, aos que não puderem ganhar seu pão trabalhando. E se isso importa em responsabilidade, numa grave responsabilidade, maior seria a de deixar o povo morrer de fome. (*Muito bem. Palmas*).

O Sr. João Agripino — Não sei, Sr. Ministro, se o Govêrno Federal estaria privado de outros mecanismos da administração, como o Ministério da Educação e Saúde e a própria LBA, de proporcionar aquêles recursos, que não estão na competência do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas.

O Sr Ministro da Viação — Eu só podia fazer o que não estava feito. Se já houvesse assistência, não tomaria essa iniciativa.

O Sr. João Agripino — Estou satisfeito com os esclarecimentos de V. Exª, nesta última parte.

V, Exª informou à imprensa desta Capital — ainda o «O Jornal» de 9 de outubro...

O Sr. Ministro da Viação — V. Eª dá licença?

O Sr. João Agripino — Com muito prazer.

O Sr. Ministro da Viação — Essas informações à imprensa, às vêzes, nos criam situações difíceis. Hoje, por exemplo, levei meia hora ditando uma entrevista, isto é, resumindo minha exposição de motivos para o «Diário da Noite», e êsse jornal, depois, me procurou, pedindo declarações, porque não havia tido nenhuma comunicação comigo.

O Sr. João Agripino — Repito: sempre que a afirmação não estiver correta, V. Exª pode fazer a retificação; e eu desistirei da pergunta.

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª tem um *dossier* das minhas entrevistas. Pode policiar muito bem tôdas as minhas declarações...

O Sr. João Agripino — Acompanho com interêsse a trajetória política de V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — ... e poderia submetê-la a uma revisão, o que eu faria de bom grado. (*Riso*).

O Sr. João Agripino — Não estou em condições de pedir revisão a V. Exª, que a fará na hora que quiser.

Mas, Sr. Ministro, afirmou V. Exª, nessa entrevista, que se acham em execução, sob o regime de cooperação, dezessete açudes no Ceará. Pelo relatório do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, referente aos trabalhos de 52, verifico que, nesse mesmo ano, naquele Estado, trinta e dois açudes diferentes estavam sendo construídos em cooperação.

O Sr. Ministro da Viação — Há um êrro: em lugar de dezessete, são trinta.

O Sr. João Agripino — Sim. Trinta, então. Além de mais sete concluídos no mesmo ano. Comparando os dados chega-se à conclusão de que, em 1953, está ocorrendo queda do rendimento do trabalho a cargo do Ministério de que, desde julho último, V. Exª é titular.

O Sr. Ministro da Viação — É ilusão de V. Exª. Tenho vasto *dossier*, que demonstrará justamente o contrário.

O Sr. João Agripino — A mim me parece que a queda é tanto mais desconcertante quanto se considera que, no corrente ano, até 31 de outubro, nenhum açude por cooperação foi ainda iniciado naquele Estado, não obstante constar de lei orçamentária em vigor a ampla e vultosa dotação de 19 milhões de cruzeiros...

O Sr. Ministro da Viação — Para que?

O Sr. João Agripino — ... destinada a obras de coperação em tôda a área abrangida pelo Polígono das Sêcas.

Pode V. Exª, Sr. Ministro, dizer os motivos determinantes dessa diferença ?

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª deve saber que os açudes de cooperação são dependentes de registro do Tribunal de Contas.

O Sr. João Agripino — Exatamente.

O Sr. Ministro da Viação — Apesar da Lei Sarasate, que os liberou dessa formalidade, permanece a exigência. Eu, como Ministro aposentado do Tribunal de Contas, tenho de me subordinar à sua jurisprudência. Estou empenhado, porém, na disseminação dessas obras. A lei já está regulamentada e foram intensificados os estudos. Pretendo, se Deus quiser, cobrir o Nordeste de açudes particulares. (*Muito bem*).

O Sr. João Agripino — V. Exª, em entrevista aos jornais da Paraíba...

O Sr. Ministro da Viação — Dei entrevista? Quando foi isso? Estou com receito de que se trate de jornais da oposição... (*Riso*).

O Sr. João Agripino — Como acompanho com muito carinho a trajetória política de V. Exª, informo-o que foi «A União», órgão oficial do Estado, em 20 de outubro de 1953, por ocasião da visita recente de V. Exª ao Nordeste.

O Sr. Ministro da Viação — Não respondo também pela «A União». Vamos adiante.

O Sr. João Agripino — V. Exª afirma que, na Paraíba, estão sendo construídos oito açudes particulares, em cooperação.

Também verifico no relatório do Ministro antecessor de V. Exª que, já em 1952, constava o prosseguimento de 6 açudes e o início de dois; portanto, oito.

Pergunto a V. Exª se foi iniciado algum açude na Paraíba, na gestão de V. Exª, em conseqüência de providências tomadas.

O Sr. Ministro da Viação — Julga V. Exª que em menos de quatro meses de administração eu possa cobrir a Paraíba, o Nordeste, de açudes particulares ?

O Sr. João Agripino — Não imagino isso.

O Sr. Ministro da Viação — Que tempo leva a construção de um açude particular ?

O Sr. João Agripino — Perguntei se tinham sido iniciados. Não admiti que se pudessem construir êsses açudes em tão pouco tempo.

O Sr. Ministro da Viação — Posso apenas informar que, ao invés de uma turma de estudos de açudes particulares, há dez turmas, atualmente, na Paraíba.

O Sr. João Agripino — Parece-me que essa não é a dificuldade. Daí a minha pergunta a V. Exª, porque, pelo relatório que V. Exª trouxe agora à Câmara, — anexo nº 1 da exposição — se verifica que, na Paraíba, existem vinte açudes estudados para serem iniciados, dependendo, exclusivamente, do proprietário. Assim, dependendo de estímulo.

O Sr. Ministro da Viação — Depende de verba, não de estímulo.

O Sr. João Agripino — De verba, não; ela existe no Orçamento, em abundância.

O Sr. Ministro da Viação — A verba de açudes particulares de cooperação está esgotada.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro: a verba de 19 milhões êste ano não está esgotada. Creio que há nisso um engano de V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — A informação que tenho do DNOCS é que essa verba está esgotada. V. Exª, aliás, está me fazendo perguntas que só poderiam ser formuladas aos cabos de turmas, aos residentes das obras, e assim por diante. Tenho idéia diferente de administração, pois penso que o que me compete é a visão geral, as idéias gerais; o que me cabe é supervisionar, e, assim, não posso responsabilizar-me por detalhes.

O Sr. João Agripino — V. Exª tem razão, Sr. Ministro. O seu corpo de técnicos não o informa bem.

O Sr. Ministro da Viação — Não posso responsabilizar-me por erros de número. Tenho que dar fé aos documentos que me são fornecidos para os meus relatórios ou para minhas informações.

O Sr. João Agripino — V. Exª tem razão. Fiz a pergunta muito de propósito, para poder chamar a atenção de V. Exª para êsse fato. A lei 1.918, a que V. Exª chamou «Lei Sarasate», além de estabelecer o pagamento obrigatório semanal aos operários, por iniciativa minha, porque fui dela relator, estabeleceu compulsòriamente ao DNOCS, ainda por iniciativa minha, a revisão das tabelas unitárias para a construção de açudes particulares, porque, pelas tabelas vigentes...

O Sr. Ministro da Viação — Já foi feito êsse trabalho de revisão, dependendo apenas de aprovação.

O Sr. João Agripino — ... ainda de 1946, não é possível, a nenhum particular, construir açudes em cooperação.

O Sr. Ministro da Viação — Já foi regulamentada a lei e feita a revisão das tabelas unitárias.

O Sr. João Agripino — Agradeço a V. Exª as providências em relação às tabelas, porque estas é que fomentam a construção dos açudes particulares.

Sr. Ministro, pela legislação vigente a União pode construir açudes considerados públicos, na zona do Polígono das Sêcas, e nesse caso o açude é de propriedade da União. Pode ainda construir açudes em cooperação com particulares, com os Estados Federados ou com os Municípios e nesse caso os açudes são construídos pelos particulares, Estado ou Município, com fiscalização do DNOCS, e passam à propriedade privada ou do Estado ou Município, conforme a hipótese. A União concorre com 50% do custo orçado do açude particular, salvo restrições de capacidade, e com 70% do custo orçado do açude a ser construído em cooperação com Estado ou Município. Em qualquer dos casos dos açudes em cooperação, quer seja com particular quer com Estado ou Município, a União não terá a propriedade do açude. E por expressa disposição de lei o prêmio não poderá exceder a 50% para os açudes particulares e 70% para os dos Estados ou Municípios.

Ocorre, porém, Sr. Ministro, que verifico do plano de emergência para o segundo semestre auxílios para construção de açudes particulares, não sei se com Municípios, no Ceará e Rio Grande do Norte. Como a despesa correspondente aos prêmios estabelecidos em lei deve correr por conta da verba orçamentária própria, que tem sido vultosa, pergunto a V. Exª se a União está concedendo a alguns dos açudes com particulares auxílios além dos prêmios, ou se êsses auxílios correm por conta dos prêmios.

O Sr. Ministro da Viação — Informo a V. Exª que é uma reprodução do plano anterior, e nenhum açude ainda foi pago nestas condições. Vem do plano anterior, do primeiro semestre.

O Sr. João Agripino — Mas, Sr. Ministro, convenhamos que, se a Lei estabelece que a União concorra com 70% das despesas orçadas para a construção de uma obra e não permite que o prêmio exceda êsse quantitativo, ou se é de 50% em relação aos particulares, há um flagrante desrespeito à lei, quando, através de planos de emergência, se concedem auxílios a particulares, a Estados, ou a Municípios, para cobrir a diferença de 50% ou 30%.

O Sr. Ministro da Viação — Repito que é a reprodução do plano anterior, cuja responsabilidade não me cabe, não tendo sido pago nenhum açude nessas condições.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, verifico que há no plano do segundo semestre açudes que já figuraram no plano do primeiro semestre; mas há também açudes novos, que não figuraram no plano do primeiro semestre e que estão incluídos no plano.

De qualquer forma, e para isso peço a atenção de V. Exª, pouco importa o êrro do Ministro anterior, V. Exª tem outra visão dos problemas das sêcas e sabe que não é de boa política econômica por parte da União, além de conceder um prêmio de 70% ou de 50%, através de planos de emergência, dar os 30, ou os outros 50 a municípios ou a particulares, porque constitui um privilégio de alguns Municípios, ou de alguns cidadãos brasileiros em relação a outros que cobrem totalmente os 50 ou 30% a que se acham obrigados.

O Sr. Ministro da Viação — Posso dizer a V. Eª que essa precaução já havia sido tomada.

O Sr. Nestor Duarte — Peço licença ao nobre querelante, porque parece que não posso apartear o Sr. Ministro.

O Sr. Ministro da Viação — Se depende de mim, V. Exª pode fazê-lo.

O Sr. Nestor Duarte — Agradeço a V. Exª, que está sendo cavalheiresco para comigo.

Creio que o êrro é menos do Ministro que nosso, da Câmara, que pleiteamos sempre do Executivo certas verbas especiais no plano de emergência para tais ou quais Municípios.

Essa distribuição pode ser desigual; mas, em muitos dos casos, a própria situação emergencial está a justificar essa distribuição.

O Sr. Ministro da Viação — Quero explicar que me ocorreu essa idéia; que, para ampliar o plano de assistência, poderia torná-lo extensivo ao regime de cooperação com os descontos necessários, mas topei com um impedimento: o registro no Tribunal de Contas. Não tomei a iniciativa receando que, feito o contrato nessas condições, fôsse recusado o registro.

O Sr. Presidente — Há um requerimento do Sr. Deputado Moreira da Rocha, de prorrogação da sessão por mais uma hora.

Está em votação. Os Srs. Deputados que o aprovam, queiram ficar como se encontram.

(*Pausa*).

Aprovado.

O Sr. João Agripino — Além disso, Sr. Ministro, se houvesse necessidade de mais obras para atender à situação emergente, é natural que o dinheiro fôsse aplicado em obras do Govêrno Federal. Mas estou satisfeito com a resposta de V. Exª.

Agora, desejo formular uma pergunta que diz respeito à iniciativa de V. Exª, quando Ministro em 1932.

O Sr. Ministro da Viação — Creio que essa parte está prescrita — ... (*Riso*).

O Sr. João Agripino — Estaria Sr. Ministro...

O Sr. Ministro da Viação — Salvo se é o lado moral, que não prescreve.

O Sr. João Agripino — Não se trata dêsse ponto, Sr. Ministro. É que, em relação a essa obra, há estudos em vias de execução atual. Por isso, e como sei que V. Exª tem o maior carinho para com ela, desejo ouvi-lo a respeito.

Sr. Ministro, como é do domínio público, existem persistentes desconfianças a respeito da segurança da barragem do açude Piranhas, ou Boqueirão, especialmente da parte dos moradores da bacia do Alto-Piranhas que habitam áreas situadas abaixo dêsse reservatório. Nestas desconfianças incorrem também ilustres profissionais brasileiros, tratadistas de projeção mundial e especialistas estrangeiros da mais elevada autoridade profissional. Alguns dêstes últimos, consultados por técnicos do país, manifestaram-se decididamente reservados a respeito da segurança dessa obra. Tendo sido essa barragem iniciada e pràticamente concluída na passada gestão de V. Exª na pasta que hoje ocupa, julgo que tal situação não pode atualmente escapar a prontos e especiais cuidados de V. Exª mòrmente quando se considera que acidente de maior monta ocasionará catástrofe de efeitos inconcebíveis.

Pode V. Exª dizer se já determinou providências no sentido da execução de trabalhos objetivando a segurança definitiva da barragem mencionada?

O Sr. Ministro da Viação — É uma desconfiança ilusória, e peço licença a V. Exª, Sr. Presidente, para passar a palavra ao Deputado Maurício Joppert, singularmente autorizado a dar seu depoimento a respeito.

O Sr. Maurício Joppert — Agradeço a V. Exª. Meu depoimento é o seguinte: foi, de fato, um projeto ousado, um projeto original. É uma barragem de «rockfill», sangrando sôbre a crista. É uma obra notável, que até agora se tem portado bem.

O Sr. João Agripino — O Ministério da Viação, Sr. Ministro, pretende construir, no lugar denominado Boqueirão do Oiticica, uma barragem de tipo idêntico?

O Sr. Ministro da Viação — A barragem do Boqueirão do Oiticica será parte de «rockfill» e parte de terra. Estive em inspeção a essa obra, e fiquei verdadeiramente contristado porque,

já elevada a despesa a cêrca de 20 milhões de cruzeiros, procurei a barragem e não havia sequer projeto.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, na entrevista publicada na edição de 28 de abril último, no jornal carioca «Última Hora», V. Exª diz que só considera justificável a construção de grandes açudes quando tenham grande função econômica com possibilidades de irrigação para poderem mover-se por si próprios e estimular pequenas indústrias. O açude Curema, na Paraíba, construído, como se diz, sob o patrocínio do prestígio de V. Exª, armazena 720.000.000 (setecentos e vinte milhões) de metros cúbicos de água. Sua existência tornaria obrigatória a construção do açude Mãe Dágua, com 640.000.000 (seiscentos e quarenta milhões) de metros cúbicos em face de conclusões e por sôbre cuja barragem sangra o Curema. Dentro em breve, mesmo isoladamente, representarão êstes açudes os dois maiores reservatórios dágua existentes no Nordeste, com o volume de conjunto de 1.360.000.000 (um bilhão e trezentos e sessenta milhões) de metros cúbicos. A capacidade de irrigação correspondente a êste volume é de mais de 40.000 (quarenta mil) hectares. Do relatório referente aos trabalhos executados no triênio 1931-1933 da então Inspetoria Federal de Obras Contra as Sêcas, constam as linhas gerais do processo de aproveitamento dos mesmos açudes. Êste seria feito mediante o bombeamento de suas águas as quais, se escoando através de um canal de 30 (trinta) quilômetros e um túnel de 15 (quinze) quilômetros, seriam utilizadas nas várzeas de Souza. É de notar, entretanto, que a descarga indicada, de 15 (quinze) metros cúbicos por segundo, possibilitada através de obras caríssimas, não permitiria irrigar senão 10.000 (dez mil) hectares, ou seja, apenas a quarta parte da capacidade total de irrigação dos dois açudes. Acresce ainda que o bombeamento consumiria tôda a energia das instalações hidroelétricas, previstas no relatório mencionado, a saber, cêrca de 5.000 (cinco mil) cavalos-vapor. Pràticamente nada sobraria para o desenvolvimento industrial do Alto-Piranhas, assim, através de obras caríssimas, as vantagens econômicas dos açudes Curema e Mãe Dágua se resumiriam apenas à irrigação de 10.000 (dez mil) hectares, frente à capacidade de mais de 40.000 (quarenta mil) correspondentes ao volume de armazenamento de que são capazes. — Não parece a V. Exª que os Açudes Curema e Mãe Dágua se distanciam bastante da orientação definida na entrevista que mencionei? E mais:

Diante do minguado aproveitamento dos açudes Curema e Mãe Dágua, esboçado na concepção oficial de 1931-1933, o competente antecessor de V. Exª mandou fôssem feitos estudos no sentido do máximo aproveitamento econômico dêstes dois enormes lagos artificiais. Os trabalhos preliminares, subsequentemente am-

pliados, deram lugar à idealização de notável projeto que V. Exª condenou liminar e acremente, conforme nota oriunda do Gabinete de V. Exª publicada na imprensa desta Capital. Pela concepção Souza Lima, que realmente envolve completo e harmonioso planejamento de engenharia, as possibilidades dos dois agudes seriam integralmente aproveitadas. Segundo esta nova concepção, seria possível irrigar tôda a área de que são capazes, isto é, 40.000 (quarenta mil) hectares, dos quais cêrca de 20.000 (vinte mil) na riquíssima bacia de aluvião profunda, dominada pelo açude Oiticica, no Rio Grande do Norte, cujo projeto V. Exª desprezou, mesmo sem ouvir os técnicos mais abalizados do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas. Pela concepção Souza Lima, seriam ainda captados aproximadamente 20.000 (vinte mil) cavalos-vapor ou cêrca de 15.000 (quinze mil) kilowatts, que em cada ano poderiam suprir a região com 78.000.000 (setenta e oito milhões) de kilowatts-hora. Nestas condições, os resultados econômicos seriam expressos anualmente por C$ 240.000.000,00 (duzentos e quarenta milhões) correspondentes ao valor das colheitas e Cr$ 30.200.000,00 (trinta milhões e duzentos mil) oriundos da renda bruta de energia, vendida a Cr$ 0,40 (quarenta centavos) o kilowatt-hora, contra sòmente Cr$ 60.000.000,00 (sessenta milhões) do único aproveitamento econômico, facultado pela concepção de 1931-1933 — Pode V. Exª dizer qual das duas concepções será adotada no aproveitamento dos açudes Curema e Mãe Dágua, se a concepção Souza Lima ou a de 1931-1933?

O Sr. Ministro da Viação — Nem uma, nem outra. O projeto primitivo, o do engenheiro Luiz Vieira, está submetido a novos estudos, e êsses estudos estão orientando o aproveitamento da barragem noutro sentido. Realmente, o engenheiro Luiz Vieira previu a construção dêsse canal para aumentar o volume d'água do açude São Gonçalo; seria um canal, se não me engano, de 30 quilômetros. Mas, ùltimamente, a Comissão de Estudos está examinando outra hipótese, que é a construção de um açude nas proximidades de Pombal — o açude Lages — para, por meio de uma corrente de retôrno, irrigar as várzeas de Souza, como solução mais econômica e, talvez, mais eficiente. Ê um assunto de ordem técnica que nem eu nem V. Exª entende...

O Sr. João Agripino — Perfeitamente. Apenas poderia lembrar a V. Exª que a solução do açude Lages está na concepção Souza Lima.

V. Exª nas entrevistas que concedeu à «A União» e ao «O Norte», de João Pessoa, a 20 do mês passado, afirmou que estava acelerando a construção dos açudes do Boqueirão e Jatobá, na Paraíba.

O Sr. Ministro da Viação — Acelerando intensamente.

O Sr. João Agripino — Verifico, Sr. Ministro, que o primeiro dêsses açudes não contou com recursos de emergência nem no plano do primeiro semestre, nem no do segundo, organizado já por V. Exª e que o segundo açude — Jatobá — figurando no Orçamento da União com uma dotação de Cr$ 2.000.000,00, contou com igual quantia no plano do semestre, e também, a mesma importância no do segundo. Sendo ambos açudes de elevado custo, como êsses quantitativos são insignificantes!

Pergunto, pois, a V. Exª: em que consistiram as suas providências no sentido do aceleramento da construção dessas referidas obras?

O Sr. Ministro da Viação — As providências consistiram na recomendação da admissão de pessoal contando eu com o refôrço de verbas dependente de nova exposição a ser feita ao Sr. Presidente da República. Mas tinha tal confiança na concessão dêsses recursos, que autorizei desde logo a admissão do pessoal, não só no açude de Jatobá, como no de Boqueirão de Cabaceiras.

O Sr. João Agripino — Nas mesmas entrevistas concedidas aos referidos jornais da Paraíba, declara V. Exª, Sr. Ministro: Corto todo o Estado de *novas vias de comunicações*.

Verifico, Sr. Ministro, que além das estradas que figuram na Lei Orçamentária vigente, por iniciativa dos representantes paraibanos nesta Casa do Congresso e das que constam do plano de emergência relativo ao primeiro semestre dêste ano, nenhuma outra há no plano do segundo semestre.

Pergunto, pois, a V. Exª, qual o seu plano de *novas vias de comunicações* para o Estado da Paraíba?

O Sr. Ministro da Viação — Os planos para novas vias de comunicações são justamente os que estão em andamento, quase todos de iniciativa minha, mesmo antes de assumir o Ministério. V. Exª não ignora que quase tôdas essas estradas, mesmo as atendidas pelas verbas orçamentárias, estão dependentes de verbas de emergência. É com êste apôio financeiro que estou contando. Se falhar, a culpa não será minha. Mas V. Exª há de me fazer justiça no sentido de o desenvolvimento da rêde rodoviária da Paraíba atender, atualmente, à sua economia, às necessidades de seu intercâmbio, e tende a aperfeiçoar-se, sobretudo, com os trabalhos de retificação da estrada central, aspiração sempre preterida e agora produzindo os melhores resultados, que são visíveis.

O Sr. João Agripino — Estou inteiramente de acôrdo com V. Exª, neste particular.

O Sr. Ministro da Viação — O mal de V. Exª é se fiar nas entrevistas, embora acabe sempre concordando comigo.

O Sr. João Agripino — Estou de acôrdo com V. Exª no que diz respeito às vantagens das vias de comunicação, como estou de acôrdo com V. Exª nas informações que prestou de que tôdas as estradas que figuram no plano de V. Exª para que o Estado seja cortado são as do Orçamento e as que já constavam no plano do primeiro semestre.

O Sr. Ministro da Viação — Várias foram de minha iniciativa, inclusive o ataque ao plano estadual, com verbas de emergência, porque tenho sempre presente a preocupação da descontinuidade administrativa que venha prejudicar o andamento dessas obras. Assim, selecionei os projetos de cada Estado, a fim de que, se faltarem os recursos federais, não faltem as verbas do Fundo Rodoviário.

O Sr. João Agripino — Recordo-me, aliás, de que antes dêsse plano de V. Exª, já a Assembléia do Estado da Paraíba havia aprovado um plano que representa pràticamente a mesma coisa.

O Sr. Ministro da Viação — Êsse plano é curiosíssimo: é reprodução do plano orçamentário e nada mais.

O Sr. João Agripino — Mas, Sr. Ministro, V. Exª declarou em sua entrevista ao «O Jornal», de 9 de outubro, o seguinte:

«Já foram distribuídos ao Ceará, depois de minha posse...

O Sr. Ministro da Viação — Estou disposto a revogar essas entrevistas... (*Riso*). Se não foram ditadas ou anotadas, o meu pensamento poderá estar deformado. Também poderão estar truncadas ou citadas isoladamente, sem conterem a coerência de minhas idéias. Dessa maneira, pediria a V. Exª que não invocasse mais entrevistas. Não tenho necessidade de estar a interpretá-las.

O Sr. João Agripino — Verifico, Sr. Ministro, que as entrevistas de V. Exª o estão incomodando.

O Sr. Ministro da Viação — Não! Eu apenas peço que não me julgue por elas.

O Sr. João Agripino — Eu não posso julgá-lo pelas entrevistas, Sr. Ministro, porque a mim me parece que não estão completas, que o pensamento de V. Exª não está absoluto, preciso. Por isso mesmo, gostaria que V. Exª desse à Nação a oportunidade de completá-las, de precisá-las, para que então os leitores tomem conhecimento do êrro, do engano ou do ponto incompleto.

O Sr. Ministro da Viação — De ora em diante, quando der uma entrevista poderei exigir uma declaração de ter sido ditada ou não, para que seja avaliada sua fidelidade. Reconheço que os jornalistas sempre procuram interpretar nosso pensamento. Mas

V. Exª sabe que há entrevistas dadas pelo telefone, ou apreendidas através de longas explanações; não podem ser definidas com a precisão com que redigimos.

O Sr. João Agripino — Aliás, nessa parte, acha-se grifado o trecho. Apenas vou ler, sem o compromisso de V. Exª responder. Dizia V. Exª:

> «Já foram distribuídos ao Ceará, depois de minha posse, Cr$ 56.000.000,00 só de obras de emergência destinadas ao combate das sêcas, sem contar a parte distribuída aos Departamentos de Estradas de Ferro e Rodagem, que não deve ser muito inferior àquela importância».

Ora, Sr. Ministro, como figure o Estado do Ceará no plano do segundo semestre com obras a que se destinam sòmente Cr$ 44.550.000,00, peço a V. Exª que esclareça qual a fonte dos outros recursos para completar os Cr$ 56.000.000,00 e a que obras se destinaram.

O Sr. Ministro da Viação — A explicação é a seguinte: são os compromissos anteriores; já eram devidos 8 milhões de cruzeiros.

O Sr. João Agripino — 44 milhões com 8 dão 52; aceito o quebrado por um equívoco de V. Exª ou lapso do jornal.

Sr. Ministro, V. Exª e eu pecamos pela sinceridade das nossas afirmações. Talvez seja um defeito ou uma virtude que temos em comum. V. Exª anunciou que condicionava a um programa preestabelecido o assumir o Ministério. Confesso que isso me deu esperanças.

O Sr. Ministro da Viação — Qual o programa que anunciei?

O Sr. João Agripino — V. Exª disse que só aceitaria o cargo com um programa preestabelecido.

O Sr. Ministro da Viação — Programa preestabelecido é o que está sendo elaborado pelo Polígono das Sêcas e pelo Conselho Nacional de Economia. Transmiti-lhes, igualmente, as idéias que seriam também o meu programa, se fôsse de minha iniciativa.

O Sr. João Agripino — Êsse foi pós-estabelecido. Não foi antes da posse de V. Exª.

Verificamos o seguinte, Sr. Ministro: decorreram quatro meses da posse de V. Exª. Pràticamente — perdoe-me V. Exª a rudeza, mas creia de antemão que não tenho o propósito de ofendê-lo — o serviço real, objetivo, que prestou ao Nordeste foi conseguir os pagamentos em dia. Mas isso decorre da obrigação de uma lei aprovada em julho dêste ano. Assim, não levo à conta

de V. Exª o fato do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas estar aplicando medida legal sob pena de responsabilidade se não o fizesse.

O Sr. Ministro da Viação — Quero explicar a V. Exª que pagava em dinheiro, quinzenalmente, as Obras Contra as Sêcas desde a época do meu Govêrno na Paraíba. E que ordenei êsse pagamento no DNOCS, antes da vigência da Lei 1918.

O Sr. João Agripino — V. Exª mesmo informa que em algumas obras do Estado do Ceará os pagamentos ainda não estão feitos em dia. A Lei 1.918 é de sete de julho, V. Exª tomou posse no fim de junho e os pagamentos semanalmente depois de agôsto é que começaram. As ordens de V. Exª custaram a ser cumpridas.

O Sr. Ministro da Viação — A resposta que podia dar a V. Exª seria a leitura do *dossier* que se acha em minhas mãos. Pelos seus dados V. Exª poderia verificar o progresso dessas atividades; mas já vamos entrando pela noite.

O Sr. João Agripino — É, Sr. Ministro. Quero poupar V. Exª de outros sacrifícios.

O Sr. Ministro da Viação — O plenário talvez já não aceite êste debate cansativo quando mais a leitura de documentos fastidiosos e monótonos.

O Sr. João Agripino — Comprometo-me, Sr. Ministro, a poupar o sacrifício de V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — Por mim, podemos entrar pela noite a dentro. Não me incomodo de forma alguma, Só não me agrada é que V. Exª se baseie mais em entrevistas.

O Sr. João Agripino — De agora em diante, Sr. Ministro, quando tomar conhecimento de entrevistas de V. Exª, serei o primeiro a declarar que elas não têm o menor valor, porque nem V. Exª acredita nelas.

O Sr. Ministro da Viação — Posso acreditar numas e não acreditar noutras. Depende da autenticidade de interpretação do meu pensamento.

O Sr. João Agripino — O leitor, porém, fica sem saber em qual V. Exª acredita.

O Sr. Diniz Gonçalves — V. Exª pode provocar do Senhor Ministro a confirmação das entrevistas.

O Sr. João Agripino — É o que estou fazendo neste momento.

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª está se utilizando de seus textos, ao invés de pedir confirmação.

O Sr. João Agripino — Solicitei de V. Exª que negasse ou ratificasse a autenticidade da entrevista sempre que eu lesse trechos, mas, não se preocupe: deixarei de citar trechos de entrevistas de V. Exª. Estará, assim, plenamente atendido.

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª deve ter notado que ando agora muito sóbrio; estou dando o mínimo de entrevistas.

O Sr. João Agripino — E quando V. Exª as dá, provocam os debates que tanto o incomodaram.

O Sr. Ministro da Viação — Não incomodaram, tanto que V. Exª acabou concordando comigo em todos os casos. Depois de aclarado o pensamento, acabou sempre concordando.

O Sr. João Agripino — Concordei com V. Exª em alguns pontos de suas afirmativas.

Mas, dizia eu, Sr. Ministro, de real, objetivo, eficiente, da parte de V. Exª poder-se-ia invocar o pagamento semanal aos operários, mas isso decorre de obrigação legal, vigente logo após a posse de V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª não se abalançou daqui para ir observar o andamento das obras, para, afinal de contas, testemunhar o contraste, verificar como elas andavam, principalmente em alguns Estados como o Rio Grande do Norte, e como andam agora. Não pode avaliar como se estão reorganizando os serviços e que produção estão dando. V. Exª forma um juízo à distância, fora da realidade, orientado apenas pela preocupação de negar, o que é fácil: difícil é afirmar.

O Sr. João Agripino — Dizia eu, Sr. Ministro, que, de positivo da parte de V. Exª...

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª não conhece, estou vendo, o andamento das obras de Boqueirão nem do açude Jatobá. Não conhece, tão pouco, a evolução que tiveram os trabalhos irrigatórios do açude São Gonçalo, nem o estado de perfeição que vai adquirindo a estrada central da Paraíba. Isso para só falar em nosso Estado, mais perto de suas vistas.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, eu confesso que sou homem ignorante nessa parte técnica de construções...

O Sr. Ministro da Viação — Então vamos fugir da seara.

O Sr. João Agripino — ... e não poderia saber, pela simples presença em qualquer construção, se aquilo estaria dando um maior ou menor rendimento; mas declaro a V. Exª que, em

julho dêste ano, quando estive na Paraíba, visitei quase tôdas as obras do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas e do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Conheço-as em sua plenitude. Agora, convenha, Sr. Ministro, que uma coisa é a visita de um homem como eu, que posso penetrar fàcilmente, sem ser esperado e algumas vêzes sem ser conhecido, e outra coisa é a visita, plenamente anunciada, de um Ministro, com todos os dados à mão, com tôdas as estatísticas, podendo verificar o maior rendimento, que nem sempre é real.

O Sr. Ministro da Viação — Ao contrário, chego quase sempre incógnito e inesperadamente.

O Sr. João Agripino — Peço a V. Exª que me permita aduzir as considerações finais, que ia fazendo, para não aborrecê-lo mais com a minha impertinência.

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª não está me aborrecendo; talvez esteja ao plenário.

O Sr. João Agripino — Dizia, Sr. Ministro, que de objetivo, por parte de V. Exª, há o fato de o Ministro da Fazenda haver pôsto à disposição de V. Exª o numerário correspondente ao segundo plano de emergência, porque, em relação ao Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, nas verbas orçamentárias, o Tesouro ficou obrigado pela Lei 1.918, chamada «Paulo Sarasate», a entregar ao Ministério da Viação, através do Departamento das Sêcas, em 4 prestações anuais, — portanto, trimestralmente, — os recursos consignados no orçamento a êsse Departamento. De modo que só por essa providência pôde-se adotar a segunda, de compelir o Departamento a pagar semanalmente os operários.

O Sr. Ministro da Viação — Disse há pouco que só de verbas orçamentárias consegui liberar 130 milhões de cruzeiros que estavam congelados. E comecei a fazer o pagamento em dinheiro antes que a lei me obrigasse.

O Sr. João Agripino — A liberação das verbas é o resultado da presença de V. Exª no Ministério. Repito, a Lei 1.918 é de 7 de julho e os pagamentos só começaram em agôsto quando V. Exª recebeu os atrasados, que a própria lei mandava pagar. Mas, não creio, Sr. Ministro, que V. Exª deixasse de governar a nossa querida Paraíba, eleito por um mandato de cinco anos, para vir assumir o Ministério da Viação com tão elevados propósitos e servido da melhor boa vontade...

O Sr. Ministro da Viação — Vim servir à Paraíba e ao Brasil.

O Sr. João Agripino — ... não creio que V. Exª tivesse se abalançado a assumi-lo só para representar o papel de conse-

guir que o Tesouro pague em dia os seus compromissos em relação aos órgãos governamentais.

O Sr. Ministro da Viação — Isso está dizendo V. Exª, porque fecha os olhos a tudo. Não faço alarde do meu pôsto, não faço propaganda; mas, direi alguma coisa se V. Exª quiser interpelar-me sôbre o que se está passando, quanto à remodelação, aquisição de material, regularidade de tráfego, pontualidade dos trens na Central do Brasil; se quiser me perguntar qual o programa de portos, quais os portos que estão sendo melhorados e dragados; se indagar qual o plano do Departamento Nacional de Obras de Saneamento, e assim por diante. Chegaria V. Exª à evidência de que o Ministério da Viação não está parado. O que não há é encenação. Já não preciso disso, já não preciso de novas aquisições para elevar meu nome, porque não tenho necessidade de elevá-lo. Estou no fim da minha carreira, graças a Deus, para poupar-me ao incômodo das prevenções gratuitas, dos ajustes de contas sem inspiração de espírito público, mas só com a ânsia de levantar meu pedestal sôbre as ruínas de um nome que a nada mais aspira. Reconheço tudo isto. Sei que V. Exª não cessará seu combate, nem peço tréguas; pode continuar a combater-me, como vem combatendo nesta Casa, e procura fazer em tôda parte, que apenas exercerei o meu direito, o direito de defesa, mostrando que a paixão não constrói, que a paixão não realiza, salvo quando aciona os espíritos para o cumprimento do dever, como estou cumprindo o meu. Deixei, como referiu V. Exª, o sossêgo do Govêrno, a tranqüilidade de minha praia, meus dias descansados, para vir expor-me a êstes momentos incômodos de interpelação ociosa e impertinente, que nada adianta e nada define. Só se sente que as paixões não se esgotam, que o ódio é permanente e que os homens ainda não se convenceram da necessidade de uma trégua, de um ensarilhamento de armas que a própria situação do Brasil indica e impõe, senão tudo se perderá, tudo sossobrará, porque os homens, êles mesmos, estão se desacreditando nos seus entrechoques, estão se entredevorando para que, no fim de tudo, só reste a anarquia.

Conheço o espírito de V. Exª. Mereceriam todos os louvores êsses gestos se fôssem guiados pelo espírito público, se representassem uma inspiração de sentimentos superiores. Agradeceria êsses estímulos, consideraria justas e oportunas tôdas as exortações, mas V. Exª quer apenas esmiuçar. V. Exª, deslembrado de que êsse primarismo político já está revogado, já não pode prevalecer no estado de nossa evolução, procura criar e agravar incompatibilidades, formar um ambiente que não se coaduna com a grandeza dêste recinto. Assim me expresso num desabafo que já não posso reprimir. Sentir-me-ia envaidecido se fôsse interpelado sôbre meu Ministério num sentido construtivo e realizador. Entre-

tanto, só surge o detalhe, reduz-se tudo a mesquinhas proporções, do terra-terra, penetra-se numa seara que não é minha, porque meu papel é de administrador e, neste papel, cabe-me a supervisão, o pensamento dominante, a concepção dos problemas. A idéia que me move, nesta vida de sacrifícios, é não arrear a bandeira, quando já podia ter meu repouso imperturbável, quando poderia desfrutar uma posição sem êsses ônus. Não me molestam as perguntas de V. Exª. O que me molesta é não termos atingido um outro plano. É não termos sobrevoado até que se alcançasse uma atmosfera mais pura, onde os problemas fôssem ventilados sem suspeita de paixões vulgares, sem ódios preconcebidos, sem eivas de campanário, sem o personalismo das velhas rixas locais, inúteis e perniciosas no plano em que vivemos.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, V. Exª não permitiu que eu falasse. Quando iniciei, V. Exª interrompeu-me, para atribuir-me o domínio de ódios, de vinditas, de sentimentos inferiores, motivados por querelas estaduais. Se V. Exª me tivesse permitido continuar...

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª pode continuar.

O Sr. João Agripino — ... creio que nosso encontro não teria um desfêcho tão infeliz, porque, quando eu pensava que, de minha parte estivéssemos, eu e V. Exª, despidos do pensamento político de nossa terra...

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª não fêz outra coisa senão política estadual.

O Sr. João Agripino — ... longe das desinteligências, dos desentendimentos partidários; quando ia pedir usasse V. Exª o prestígio do seu nome e o prestígio da terra que representa no Govêrno para cumprir seu desejo e atender às aspirações do povo nordestino; quando ia afirmar — e já o tinha feito — de início que, sendo adversários, como somos, nossas divergências tinham um limite, que é o bem comum; quando ia afirmar a V. Exª que contaria, nesta Casa, com o apôio de tôdas as bancadas da Paraíba, fôssem de que partidos fôssem, na hora em que quisesse prestar serviços a seu Estado ou a qualquer outra região sacrificada; quando ia dizer a V. Exª que aqui não o considerava mais o Governador a quem eu havia combatido, mas o Ministro do Nordeste e, particularmente, da Paraíba, acima, nós ambos, de qualquer partido, para que pudesse ter a liberdade de criticá-lo ou de elogiá-lo, de apoiar ou de restringir as propostas de V. Exª a esta Casa do Congresso; quando apenas ensaiei uma restrição pedindo não visse em minhas palavras o menor proprósito de ofensa, porque não a faço, nesta hora, em relação a V. Exª, a essa primeira restrição que ensaiei, tomou-se de impulso e avançou contra

mim. Para demostrar, porém, que não sou eu o homem de ódios ou de paixões, apesar da injúria que V. Exª me fêz...

O Sr. Ministro da Viação — Atribuí a V. Exª paixão política. Isto não é injúria.

O Sr. João Agripino — ...devo declarar ainda a V. Exª que deverá contar com os meus aplausos incondicionais a tôda providência que pedir à Câmara em benefício do Nordeste, mas jamais poderia ter minha voz calada ante a conduta de V. Exª que me parecer errada. Vê V. Exª, Sr. Ministro, que, quando esperava que V. Exª se pudesse sentir feliz ante a declaração de que o Nordeste inteiro o apoiava nas medidas de socorro à sua população...

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª dizia exatamente o contrário: que eu estava faltando aos meus compromissos para com o Nordeste.

O Sr. João Agripino — ...o vi enfurecido. Iniciei, Sr. Ministro, fazendo uma restrição a V. Exª, com a ressalva de que não sentisse nela propósitos de ofensa e, quando fiz essa primeira restrição, para concluir depois, V. Exª me interrompeu, para assacar-me o que considero a maior das injúrias, porque é injustiça negar-me, como à maioria dos Srs. Deputados, espírito público, especialmente no trato dos interêsses de suas regiões.

Saiba V. Exª que, como relator do projeto hoje convertido na «Lei Sarasate», fui eu quem introduziu as providências que ficam nas mãos de V. Exª para praticar uma administração eficiente. Eu, como relator, fui quem tomou a iniciativa dessas providências, e já V. Exª estava nomeado Ministro da Viação.

O Sr. Ministro da Viação — Ao que me consta, a iniciativa é do Deputado Paulo Sarasate.

O Sr. João Agripino — A iniciativa da lei, mas não das modificações ao seu projeto. Sabe a Câmara dos Deputados, Sr. Ministro, que, muitas vêzes, eu me tenho colocado contra a opinião de diversos correligionários da minha bancada, da União Democrática Nacional, para defender interêsses que coincidem, por qualquer circunstância, com os do Govêrno. Porque, na minha trajetória de Deputado, só tenho procurado visar o bem comum, atender aos reclamos nacionais, sem a preocupação de servir a parentes, a amigos, ou, de qualquer modo, a regiões, em detrimento de outras, ou ao meu próprio partido.

Lamento, Sr. Ministro, que V. Exª no seu estilo temperamental, tenha proporcionado à Câmara êste momento...

O Sr. Ministro da Viação — O meu propósito é sincero. Vê V. Exª que foi um impulso de sinceridade e nada mais.

O Sr. João Agripino — ... que reputei infeliz. Vejo, de qualquer modo, que, enquanto eu esperava, estabelecendo um limite nas nossas divergências, pudéssemos, em defesa do Nordeste, ter um terreno comum, em que eu não fôsse udenista e V. Exª não fôsse auxiliar do Govêrno atual para servir a nossa região; quando eu esperava pisar êsse terreno, algumas vêzes ao lado de V. Exª, Sr. Ministro, verifiquei, com decepção, que V. Exª ainda traz consigo...

O Sr. Ministro da Viação — Alguns brios.

O Sr. João Agripino — ... as queixas das nossas lutas passadas, as feridas de V. Exª ainda não estão curadas e dificilmente curam.

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª é quem está sempre a reavivá-las.

O Sr. João Agripino — Nunca, Sr. Ministro! Tanto que, quando V. Exª abordou problemas políticos da Paraíba, eu pedi que abandonássemos êsse terreno porque à Câmara dos Deputados o que interessava era o problema das sêcas.

O Sr. Ministro da Viação — Ainda há pouco tempo V. Exª pediu à Câmara transcrição de um documento que me atribuía injusta responsabilidade no caso lamentável da morte de Félix Araújo, em Campina Grande: sua renúncia da Rádio Borborema como imposição minha. Foi preciso que os responsáveis pelo afastamento daquela figura malograda viessem restabelecer a verdade, para que eu me isentasse de culpa.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, há um engano de V. Exª. Vejo que V. Exª não tem um corpo informante correto. Não é verdade que eu tenha proposto a transcrição de algum despacho telegráfico ou documento que atribuísse a V. Exª a responsabilidade de qualquer crime.

O Sr. Ministro da Viação — Figura, nos Anais desta Casa, a requerimento de V. Exª, a referência de que eu teria concorrido para o afastamento de Félix Araújo da Rádio Borborema, quando isso é inteiramente inverídico.

O Sr. João Agripino — Sr. Ministro, há um engano de V. Exª e há outros fatos notórios. Na defesa dos meus correligionários ou aliados perseguidos ou assassinados, acima de tudo está o meu dever de ocupar a tribuna da Câmara e profligar violências acaso cometidas.

O Sr. Ministro da Viação — Mas, não para atribuir culpa a quem não a tem.

O Sr. Nestor Duarte — Sr. Ministro José Américo, sou homem de oposição. Teria muito mais o propósito de combater V. Exª, neste instante, do que o de elogiá-lo, o que, aliás, estaria de acôrdo com os sentimentos cordiais que nutro por V. Exª. Sou amigo pessoal do Deputado João Agripino. Devo dizer a V. Exª que êsse incidente não deve continuar.

O Sr. Ministro da Viação — Já o dei por encerrado.

O Sr. Nestor Duarte — V. Exª é homem de lutas e terá lutas até o fim de seus dias. E fique certo de que pode honrar-se de ter, pelo menos no debate presente, um digno adversário, como o Deputado João Agripino. Quem pode julgar êste incidente não é V. Exª, homem de paixão, nem o Deputado João Agripino outro homem de paixão, dois paraibanos de temperamento, mas nós outros, do plenário. A impressão que temos é de que é possível a dois homens, apesar de divididos tão veementemente, como V. Exª e o Sr. Deputado João Agripino, manter um debate que nós outros, homens do plenário, afastados do dissídio paraibano, ou mais além do bem e do mal, julgamos à altura da majestade da Casa e dos foros de educação e cavalheirismo de V. Exª e do nobre querelante, Deputado João Agripino.

O Sr. João Agripino — Agradeço ao meu querido amigo Deputado Nestor Duarte a feliz intervenção sedativa e os generosos conceitos a meu respeito. Sr. Ministro, folgo em verificar que V. Exª deu por encerrado o incidente. Devo apenas informar a V. Exª que, no combate às sêcas do Nordeste, V. Exª só me encontrará como adversário se forem insuficientes as providências de V. Exª. Mas sei da sua capacidade de trabalho, conheço, por declarações repetidas de V. Exª, os seus propósitos. E, para atingi-los, Sr. Ministro, V. Exª encontrará em mim, nesta Casa do Congresso, um colaborador...

O Sr. Nestor Duarte — Eis aí o arco da aliança, Sr. Ministro! (*Riso*).

O Sr. João Agripino — ... porque, Sr. Ministro, não adianta a mim, nem a V. Exª, que aqui nos estejamos a degladiar, quando os nossos irmãos do Nordeste passam fome, ante a incapacidade de um govêrno, V. Exª, que vem servir a êsse govêrno, Senhor Ministro, assume a responsabilidade de redimi-lo perante o Nordeste...

O Sr. Ministro da Viação — V. Exª não diga pròpriamente incapacidade do Govêrno; V. Exª poderia dizer: as alternativas de uma administração.

O Sr. João Agripino — ... porque, se V. Exª acentuou, Sr. Ministro, que até o seu advento no Ministério da Viação tudo era ruína e desorganização...

O Sr. Nestor Duarte — Apoiado, meu nobre colega!

O Sr. João Agripino — ... o responsável por essa ruína e desorganização, Sr. Ministro, era, em última análise, o Presidente da República.

O Sr. Ministro da Viação — Para isso é que fui chamado agora, como fui chamado em 1930.

O Sr. João Agripino — V. Exª, que aceitou o chamado sem estabelecer o programa antecipado que anunciara em entrevistas, está na obrigação, neste momento, de envidar todos os esforços de que seja capaz para dar ao Nordeste uma demonstração de que êste Brasil não está perdido e de que os diversos Estados são capazes de sentir o sofrimento de uma região flagelada e também capazes de dar a essa pobre terra e a essa infeliz gente a assistência que merecem, como desgraçados irmãos. (*Muito bem; muito bem. Palmas prolongadas*).

O Sr. Presidente:

Tem a palavra o nobre Deputado Sr. Paulo Sarasate.

INTERPELAÇÕES DO DEPUTADO SR. PAULO SARASATE AO SENHOR MINISTRO DA VIAÇÃO, NA SESSÃO DO DIA 10-11-1953

cuja publicação seria feita posteriormente

O Sr. Paulo Sarasate :

Sr. Ministro José Américo. Era minha intenção formular várias perguntas sôbre o problema a que V. Exª está dando, como sempre, todo o seu patriotismo, tôda a sua honradez e tôda a sua dedicação à causa pública.

Todavia, devido ao adiantado da hora, restringirei minha interpelação aos pontos principais. Antes, porém, quero afirmar-lhe que o Ceará a que V. Exª alude, no final de sua exposição, é o mesmo Ceará de 1932. Diz V. Exª, com acêrto, que a gratidão cearense é imperecível. E posso afirmar a V. Exª que esta própria convocação, partida de um cearense, o nobre Deputado Armando Falcão, não pode ter tido outra intenção senão a de demonstrar ainda agora, e ainda assim, a gratidão cearense por aquêles que prestam serviços à nossa terra. O Ceará é marcado, e folga nisso, por êsse sentimento que enaltece os homens e dignifica a quem sabe cultivá-lo: — o sentimento da gratidão.

Minhas perguntas, pois, Sr. Ministro, assim como esta convocação, valem como uma prova de aprêço a V. Exª, porque tôda vez que a Câmara traz um Ministro a seu recinto, ela o faz

para que êle, demonstrando sua atividade, pondo à prova sua capacidade de trabalho, ofereça a esta Casa a oportunidade, desejada e necessária, a que possa acompanhar, aplaudindo ou criticando, a atuação ministerial.

Mas, Sr. Ministro, passarei agora a interpelá-lo. E como entendo que a solução do problema do Nordeste — e acredito que V. Exª pensa da mesma forma — não reside nas medidas de emergência, não se encontra nisso que se convencionou chamar Planos de Emergência, e que não passam de meros programas esparsos; como sei que a solução do problema do Nordeste depende, sobretudo, da organização de um plano geral e definitivo de combate aos efeitos das sêcas, faria a V. Exª, neste final de sessão, uma pergunta principal.

O Sr. Presidente da República, em sua Mensagem ao Congresso Nacional, a 15 de março do corrente ano, afirmou textualmente que para resolver os problemas do Nordeste, que deviam ser encarados de modo definitivo, iria constituir, em breve, uma Comissão destinada a organizar o plano geral de defesa contra as sêcas e superintender a realização dêsse plano.

Estas, textualmente, as palavras da Mensagem presidencial:

> «Para apressar a revisão da experiência administrativa sôbre o Nordeste, e, sem perturbar as atividades em curso, fixar sem mais demora uma política mais orgânica de combate às sêcas e valorização do Nordeste e Leste Setentrional, o Govêrno vai constituir uma comissão especial, de personalidades de notória competência».

Isso é o que pensa o Poder Executivo, segundo diz em sua mensagem; isso é o que pensam os homens públicos do Nordeste; isso — tenho certeza — é o que pensarão V. Exª e, bem assim, os representantes nordestinos nesta Casa. Entretanto, Sr. Ministro, apesar da promessa presidencial formulada a 15 de março, não me consta que até hoje tenha havido qualquer iniciativa no sentido da constituição dessa Comissão.

Consulto, pois, a V. Exª — que acolherá minha pergunta como um natural e justo desejo de bem servir ao Nordeste, que nos irmana na defesa da causa comum — se já tomou ou tomará alguma providência administrativa no sentido de organizar-se essa Comissão Geral, ou preferiria que nós, do Congresso, déssemos aceleramento, com caráter de urgência, ao Projeto nº 2.950-53 em boa hora apresentado pelo ilustre colega, Deputado Aloízio Alves, mandando organizar uma Comissão de Valorização do Nordeste, ou Comissão do Polígono das Sêcas, ou que outro nome tenha,

com a incumbência de elaborar o plano e de cordenar os diversos serviços que tiverem de executá-lo?

Faço a pergunta, Sr. Ministro, porque sei que V. Exª manifesta o desejo de imprimir um rítmo seguro, coordenando e continuando as providências várias de combate aos efeitos das sêcas, preconizadas muito sàbiamente no art. 198 da Constituição.

O Sr. Ministro da Viação — Tenho o prazer de informar a V. Exª que o pensamento agora emitido coincide justamente com o meu.

No último despacho consultei o Sr. Presidente da República sôbre a organização dessa Comissão e na exposição que acabei de fazer enunciei mais expressamente êsse propósito. Tenho a idéia, porém, de que podem ser organizadas duas Comissões. Uma, a de que se cogita no Congresso — de estruturação, e a outra, de estudos a que referi — que seria composta de geógrafos, geólogos, meteorologistas, agrônomos, engenheiros civis, sociólogos, para revisão dos planos atuais e para que se considere o problema na sua configuração mais complexa em todos os seus aspectos, nos seus ângulos novos. Estou, portanto, de acôrdo com V. Exª, apenas fazendo esta distinção.

O Sr. Paulo Sarasate — Grato à informação de V. Exª, verifico por ela que devemos dar andamento ao projeto Aloízio Alves, e nesta oportunidade, meu apêlo vai dirigido ao líder da maioria, que comanda os trabalhos parlamentares.

O Sr. Ministro da Viação — Preciso esclarecer a V. Exª que é minha opinião individual.

O Sr. Paulo Sarasate — E não pode ser outra a do Govêrno, porque prometeu isso em sua mensagem de 15 de março, e quem promete deve.

Sr. Ministro, passando, agora, dessa pergunta de ordem geral, cuja resposta muito nos conforta, a nós nordestinos, dada, como foi, nos têrmos em que V. Exª a formulou, quero, ràpidamente, tocar em dois aspectos do problema nordestino que no momento interessam ao Ceará.

Ainda há pouco o Deputado Armando Falcão aludiu à resposta de V. Exª, sôbre o pôrto de Mucuripe, focalizando a carta que o eminente professor Maurício Joppert, sempre interessado nessa obra, me dirigiu de Grenoble, na França, a respeito das experiências realizadas no conhecido laboratório de Neyrpic. Nesta carta, que talvez V. Exª ainda não conheça, mas que foi devidamente incorporada ao discurso por mim pronunciado há poucos dias, explica o professor Maurício Joppert as conclusões a que chegou aquêle laboratório — que estão prestes a con-

cretizar-se, mentalmente, no sentido de se prolongar o molhe construído para o pôrto de Mucuripe, devendo, além dêsse prolongamento, construir-se um espigão no início do molhe de modo a evitar os inconvenientes observados nas experiências ali efetuadas.

São essas, agora, as duas obras complementares mais importantes do pôrto de Mucuripe. Quero, pois, neste ensêjo, ouvir a palavra de V. Exª, que para nós muito vale, e solicitar seu compromisso no sentido de que essas obras serão iniciadas de imediato, sob a orientação de seu Ministério, tão pronto as experiências de Grenoble sejam formalizadas em memorial enviado ao Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.

O Sr. Maurício Joppert — Permita o Deputado Paulo Sarasate um aparte e o Sr. Ministro um esclarecimento. Há pouco tempo, quando foi publicado o discurso do Deputado Paulo Sarasate, fui ao Ministério da Viação levar a V. Exª, Sr. Ministro, um jornal com êsse discurso, com o texto da carta, e trocar impressões sôbre a minha visita a Neyrpic.

Na ocasião, V. Exª estava ocupado e eu não podia esperar mais. No entanto, recortei o jornal e enviei-o a V. Exª, no Ministério. As conclusões a que o laboratório chegou, até agora, foram as seguintes: a retenção de areia, para evitar o assoreamento do pôrto, será feita por um espigão na raiz do molhe, mais ou menos normal à praia que fica a leste do farol, e, para completar o abrigo do pôrto, o prolongamento do molhe atual, de grandeza que estavam determinando na ocasião. Êsses estudos estão limitados pelo contrato atual.

Para continuá-los, para examinar a questão do ataque à praia, era preciso prolongar o modêlo e ampliar o contrato atual. Foi nesse sentido que escrevi ao Deputado Paulo Sarasate.

O Sr. Ministro da Viação — Tenho grande satisfação em reiterar perante o ilustre Deputado Paulo Sarasate o compromisso, assumido na minha exposição, de prosseguimento, no rítmo mais acelerado possível, das obras do pôrto de Mucuripe. Estavam elas dependentes de estudos e o nobre Deputado Maurício Joppert dá-nos agora essas informações lisonjeiras quanto aos resultados obtidos. S. Exª deve ter examinado o modêlo, visto a *maquette* e, como técnico, julgado o que ainda é necessário para que se complete o projeto, em condições de evitar o assoreamento, a acumulação de areia que prejudicou a primeira tentativa de construção.

O Sr. Paulo Sarasate — Muito obrigado a V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — Tenho aqui um documento que comprova êsse compromisso: o memorial do Engenheiro Canedo,

que está substituindo o Engenheiro Hildebrando de Góis, atualmente na Europa, e que deve ter ido examinar também a *maquette* de Grenoble.

O compromisso, que assumo, é o de que as obras do pôrto de Mucuripe não sofrerão mais solução de continuidade.

O Sr. Paulo Sarasate — O compromisso de V. Exª é muito grato aos cearenses, que saberão traduzir, como sempre têm feito, os seus sentimentos.

Agora, Sr. Ministro, quero perguntar o que V. Exª nos poderia esclarecer a respeito das delegações de serviços. No relatório do Sr. Ministro Souza Lima — ilustre antecessor de V. Exª, e a quem rendo minhas homenagens, porque é, realmente, um homem de bem e um patriota — está dito, em matéria de rodovias, entre as quais as do Plano de Emergência contra a Sêca, que estavam sendo realizadas, a 31 de dezembro de 1952, 6 por administração direta, 3 confiadas a tarefeiros, e 31 delegadas, estas sobretudo no Estado da Bahia, num total de 40 estradas. Será que V. Exª pensa como eu, isto é, julga que essas delegações devem ser reduzidas ao mínimo? Nesse sentido, tenho a informação de que o Ministério, já sob a gestão de V. Exª, teria expedido documento oficial a fim de se restringirem tais delegações. Perguntaria se essas determinações de V. Exª já estão sendo cumpridas, se já estão sendo feitas, ou vão ser, as restrições máximas das delegações costumeiramente concedidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

O Sr. Ministro da Viação — Respondo a V. Exª com a leitura das minhas recomendações ao D.N.E.R.:

> «Com relação às obras rodoviárias a cargo dêsse Departamento, que são delegadas ao Departamento ou Comissões de Estradas de Rodagem Estaduais, como faculta o art. 45 do Decreto-lei nº 8.863, de 1945, mediante têrmos de contratos próprios recomendo sejam reduzidas cada vez mais essas delegações.
>
> Nas delegações admitidas excepcionalmente, por conveniência do D.N.E.R., observa-se que a execução das obras seja feita por adjudicação a terceiros, mediante concorrências administrativas ou públicas, conforme as normas já aprovadas pelo D.N.E.R.
>
> Nenhum equipamento ou material permanente seja adquirido por conta dos recursos das obras delegadas sem que faça parte integrante das mesmas obras e comprovadamente seja mais conveniente sua aquisição direta pelo órgão estadual».

O Sr. Paulo Sarasate — Muito agradecido pelas informações de V. Exª.

O Sr. Ministro da Viação — Estou certo dc que serão executados.

O Sr. Paulo Sarasate — Confio que V. Exª, à frente do Ministério, fará com que o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem cumpra as suas determinações, evitando as delegações de serviço e as tarefas, que são, em época de sêca, prejudiciais aos trabalhadores nordestinos.

Para concluir, deixe que eu pratique também o meu municipalismo, mas municipalismo no melhor sentido possível. E aproveito o ensejo para estabelecer uma ressalva no tocante à atuação parlamentar. Quando a Câmara faz municipalismo através de obras orçamentárias, está cumprindo o seu dever, porque o país é a soma dos municípios e neles reside grande parte dos fatores econômicos que hão de conduzir o Brasil para um futuro melhor.

Meu municipalismo, neste caso, quer focalizar a construção dos chamados açudes médios, os quais não podem deixar de interessar a V. Exª. Entende V. Exª que devem os açudes médios ficar, de preferência, sujeitos ao regime de cooperação entre o DNOCS e as Prefeituras ou os Estados. Mas não pode excluir a sua construção direta, pelo DNOCS, sempre que possível.

Pergunto-lhe, portanto, Sr. Ministro, qual a situação de dois açudes médios do Ceará, pelos quais se interessam as populações de Uruburetama e de Canindé: — o açude Mandaú e o açude São Mateus. Segundo informação pessoal que obtive de V. Exª, corroborada pelo Sr. Diretor do DNOCS, êsses açudes teriam seus estudos acelerados êste ano, visto como para ambos existem dotações orçamentárias, e, no ano vindouro, as duas obras seriam realizadas. Desejo ouvir de V. Exª confirmação pública dêsse informe, para tranquilizar as populações daqueles municípios cearenses, muito justamente ansiosos por tais obras, que trarão incalculáveis benefícios às regiões em que se encontram.

O Sr. Ministro da Viação — Informo a V. Exª que já foi recomendado pelo Diretor Geral do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas o estudo dêsses açudes e quero adiantar que, conquanto tenha eu critério pessoal sôbre açudes médios, estarei sempre pronto a cumprir o Orçamento, serei sempre fiel à execução orçamentária, de maneira que, se o Congresso achar que deve dar verbas especiais para açudes médios, êsses açudes serão construídos sem as discriminações que formulei.

O Sr. Paulo Sarasate — Folgo em verificar, pelas palavras de V. Exª, que os dois açudes mencionados, pelos quais tanto

me interesso, serão em breve uma realidade, contentando a mim e à população daqueles municípios.

Termino, Sr. Ministro, aproveitando a oportunidade para repetir palavras, ainda há pouco proferidas no final de sua interpelação pelo nobre Deputado João Agripino: pode estar certo de que tôdas as bancadas do Nordeste estarão ao lado de V. Exª, sem distinção de côr partidária — porque sêca não tem limites partidários — estarão ao lado de V. Eª em tôdas as medidas, em tôdas as providências que, patriòticamente, quiser tomar em benefício daquela região, ou em benefício do Brasil, na esteira dos grandes serviços prestados à Nação por V. Exª. (*Muito bem; muito bem. Palmas*).

O Sr. Ministro da Viação — Agradeço a V. Exª êsses propósitos de cooperação, sem o que nada poderei fazer.

O Sr. Emílio Carlos :

(*Não foi revisto pelo orador*) — Sr. Ministro, se me permite, preciso dizer a V. Exª que represento, neste instante, o pensamento da unanimidade da bancada paulista: a nossa solidariedade. Sr. Ministro, apenas um reparo a uma das atitudes temperamentais do Deputado João Agripino, quando afirmou que V. Exª, recebera apenas ruínas, como se ali apenas existisse um montão de inutilidades. Quero dizer a V. Exª que seu antecessor é um dos professôres mais ilustres da nossa Academia de São Paulo, um dos homens cuja carreira de realizações de obras do govêrno paulista foi das mais brilhantes. Homem cuja vida foi votada integral e totalmente para a cultura, para realização e para bem servir sua gente, deixou planos magníficos, planos realizados, em que condensou, sintetizou tôda a sua capacidade e inteligência e concretizou a boa intenção do govêrno, no sentido de tudo fazer pelo Brasil, no período em que a Nação atravessou as maiores catástrofes e sofreu os maiores cataclismas. Ouvi nesta Casa os próprios Deputados do Nordeste afirmarem que jamais o Nordeste sofrera sêca tão inclemente e dura. O govêrno não poderia por isso ser responsabilizado, a menos que os políticos, que fizeram transudar tôdas suas paixões, estejam ao lado daquele que conta a anedota italiana :«Piove? Governo ladro!...».

O Sr. Presidente :

Antes de encerrar a sessão, quero, agradecendo a V. Exª, Sr. Ministro, seu comparecimento, declarar, em nome desta Casa do Congresso, que, para a realização da obra que V. Exª está enfrentando no Nordeste, pode contar, não apenas com as bancadas do Nordeste (*palmas*), mas também com a Câmara dos Deputados (*palmas*), porque se trata de obra de solidariedade nacional (*Palmas*).

O Sr. Ministro da Viação — Agradeço a V. Exª, Senhor Presidente, e à Câmara, a deferência com que fui recebido nesta Casa, à qual compareço pela quarta vez, como Ministro de Estado, prestando contas dos meus atos. Sou grato, sobretudo, ao compromisso que V. Exª assumiu, da solenidade da sua cadeira de Presidente, de cooperação e assistência aos problemas do Nordeste, que precisa de tudo, mas principalmente da solidariedade nacional, como frisou V. Exª. (*Muito bem; muito bem. Palmas prolongadas*).

A REPERCUSSÃO

QUEBRADO O RIGIDO FORMALISMO DAS CONVOCAÇÕS DE MINISTROS DE ESTADO PELO PODER LEGISLATIVO

Exposições breves e debates vivos e interessantes durante as interpelações — A atitude de Osvaldo Aranha e José Américo

OSVALDO COSTA

RIO, 11 (Pelo telefone) — O comparecimento dos ministros à Câmara Federal obedecia às regras de um formalismo tão excessivo que o tornava pràticamente inútil. O ministro ia para a tribuna às 15 horas, lia durante horas um calhamaço e essa leitura, por sua monotonia, cansava o plenário, desinteressando-o das interpelações. Quando o ministro acabava de encher a sua linguiça a maioria dos deputados já havia abandonado o recinto e muitos dos interpelantes já haviam desistido da palavra.

O resultado era que a Câmara em nada lucrava com o comparecimento dos ministros, cujo propósito parecia ser fatigar os congressistas para evitar os escolhos da interpelação. O Sr. Osvaldo Aranha foi o primeiro a quebrar êsse sistema. Da segunda vez que ali foi, reduziu ao mínimo a sua exposição, que durou menos de uma hora, ou precisamente quarenta minutos, pondo-se logo à disposição dos deputados que desejassem fazer-lhe perguntas. Os debates tomaram então uma vivacidade que nunca haviam tido, animados que foram pela natural e inesgotável curiosidade dos interpelantes e pelo desembaraço do ministro da Fazenda.

Ontem, o Sr. José Américo acabou de quebrar o rígido formalismo das convocações, discutindo com os deputados, como se deputado fôsse, e não ministro, permitindo que suas respostas fôssem entrecortadas de apartes, sem apelar para o Regimento, que os proibe, retorquindo aos aparteantes dando, em suma, ao seu duelo oratório com o Sr. João Agripino o tom de um verdadeiro debate, de uma verdadeira polêmica em que, aliás, incontestável-

mente, levou a melhor, pelo seu conhecimento mais aprofundado do assunto e pela sua compreensão mais humana e social e menos rígida e esquemática do problema que é a paixão de sua vida.

Explica-se essa vantagem do titular da pasta da Viação sôbre seu contendor, primeiro — porque embora o Sr. João Agripino seja, sem favor, um homem de aguda inteligência e redobrada malícia, o Sr. José Américo o sobrepuja em estatura intelectual; segundo — porque o Sr. José Américo não só conhece de fato a questão em seus pormenores técnicos, como está com ela plenamente identificado no seu aspecto humano, que é da maior importância; terceiro — porque o Sr. José Américo é um parlamentar antigo e experimentado, para quem um debate dessa natureza não tem segredos; quarto — porque é um homem invulnerável do ponto de vista da honradez pessoal, e não há como seus inimigos o pegarem por êsse lado. Antes, como nobremente declarou o Sr. João Agripino, e proclamou o Sr. Ernani Satiro, também da Paraíba, e também adversário do ministro, todos são unânimes em reconhecer a probidade irreprochável do titular da pasta da Viação.

O Sr. João Agripino, que é um homem frio, usou da tática de vencer pelo cansaço seu antagonista, que, ao contrário dêle, é um emotivo e portanto presumidamente fácil de exaltar-se. Mas seus alvos não foram atingidos. Nem o Sr. José Américo perdeu a calma, nem deu mostras de fadiga. Ficou de pé na tribuna o tempo todo e quando o Sr. Rui Santos, terceiro secretário da mesa, lhe perguntou se queria que a sessão fôsse suspensa por alguns instantes, para que pudesse descansar, respondeu de pronto: — «Não é preciso. Vou assim até amanhã!» Mais tarde, dizia-nos êle, comentando com bom-humor o episódio:

— «Para um homem como eu, acostumado a varar os sertões, isso não chega a ser proeza».

Os adversários do Sr. José Américo, na Paraíba pensaram fazê-lo cair numa armadilha. Mas, pelo que parece, o feitiço virou contra o feiticeiro; os tosquiados foram êles O Sr. José Américo está com a tese certa em relação ao problema das sêcas. O seu ponto de vista, favorável à média e à pequena açudagem, é corroborado não só por técnicos do valor de Ribeiro Gonçalves e Luiz Vieira, como pelos políticos mais categorizados, conhecedores da região: José Augusto, Paulo Sarasate e outros representantes das zonas assoladas pelo flagelo.

O que havia em alguns setores do D.N.O.C.S. era, na candente expressão do Sr. José Augusto, apenas «uma roubalheira». José Américo acabou com a roubalheira, acabou com a burocracia, a cujos mandarinismos tanto se apegou o Sr. João Agripino, enfraquecendo a sua interpelação, elaborou um plano cuja boa qualidade técnica ninguém contesta e cuja execução está pro-

movendo com firmeza, dentro das possibilidades e dos recursos ainda insuficientes, postos à sua disposição, está em suma trabalhando com aquela fibra e aquela tenacidade sertanejas que constituem as características de sua personalidade de homem público. Como provou na Câmara, não serão as brigas domésticas da Paraíba que o desviarão dos rumos bem mais altos e mais elevados que nêsse sentido se traçou.

Ontem, finalmente, foi um grande dia para o Parlamento, o que vale dizer, para a democracia brasileira. E êsse serviço — a César o que é de César — ficamos a dever ao Sr. João Agripino.

(Da «Folha da Manhã», de São Paulo, de 12-11-1953).

O DEBATE DE UM GRANDE PROBLEMA

O comparecimento do Sr. José Américo à Câmara, para atender à solicitação constitucional que lhe foi feita, proporcionou ao público dupla satisfação: a de saber que um dos maiores e mais velhos problemas nacionais está sendo atacado com decisão, objetividade e patriotismo, dentro das realidades e das condições atuais do país, e a de ver que o presente ministro da Viação continua com o mesmo espírito público, a mesma abnegação patriótica, a mesma visão esclarecida dos problemas que há tantos anos vêm fazendo o seu nome credor da admiração e da confiança da opinião nacional.

Nem aludamos, para salientar o brilho da exposição do Senhor José Américo, ao apuro da sua forma ou às frases felizes que despontavam aqui e ali por entre cifras e dados técnicos, denunciando o escritor que o administrador incansável não consegue de todo conter ou dissimular. Seja bastante apontar que talvez nunca se tenha procedido a uma discussão do problema das sêcas e de tôdas as suas conseqüências sôbre a fisionomia econômica e social do Nordeste tão simples e ao mesmo tempo tão completa e direta quanto a que fêz o Sr. José Américo da tribuna da Câmara. Esclarecendo tôdas as controvérsias, respondendo a tôdas as perguntas, examinando tôdas as hipóteses e analisando tôdas as objeções, o Ministro da Viação se esforçou com coerência e êxito por não sair do terreno do real e do possível para perder-se em devaneios e utopias, tão tradicionalmente do gôsto de quem aborda as grandes questões nacionais. Sendo assim tão claro e preciso, não poderia lògicamente o Sr. José Américo escamotear as dificuldades ou negar os desacertos. Mostra-os, pois, com a honèsta imparcialidade com que enumera esforços e realizações desde que vem tratando do problema das sêcas, isto é, desde que começou a sua vida pública.

Conhecer todos os dados de uma questão já é quase metade do caminho para uma solução. Foi essa tranquilizadora certeza que em relação às sêcas o Sr. José Américo deu aos deputados que o ouviram e à Nação que tomou conhecimento da sua brilhante exposição.

(Do «O Globo» do Rio, de 12-11-1953).

UM GRANDE MINISTRO

Prestou a Câmara um grande serviço ao Sr. José Américo ao convocá-lo para amplas informações sôbre as providências por êle levadas à prática, no que se refere ao combate às sêcas do nordeste e as suas conseqüências. Tendo já, realmente, muito que dizer a respeito, melhor oportunidade não poderia desejar, para isso, o Ministro da Viação, que ontem, por várias horas, empolgou o plenário daquela Casa com a sua minuciosa e, ao mesmo tempo, dramática exposição sôbre a vida heróica e rude dos nordestinos, castigados por um sol excessivo, e ainda sôbre tudo quanto no seu Ministério foi e está sendo feito para ajudá-los, nessa sua luta tão árdua, de todos os dias, não, a rigor, por uma existência melhor, mas apenas pela simples possibilidade de sobreviver.

Êsse problema ninguém o tem sentido no Brasil melhor do que êle, com efeito, e por senti-lo assim, de maneira tão viva, foi que nos pôde dar o primeiro dos nossos grandes romances sôbre a tragédia dos homens do nordeste frequentemente ressequido — «A Bagaceira», modêlo depois seguido por outros escritores que do mesmo e sempre palpitante tema se ocuparam.

Não o empolgasse êle dessa maneira, não fôsse a sua tão íntima ligação com êle, e por certo não o teríamos visto, meses atrás, deixar o govêrno paraibano, a que fôra eleito pela grande maioria do seu povo, para ser Ministro no Rio, pois no Ministério é que estavam — e não em João Pessoa — os elementos técnicos e os recursos financeiros com os quais poderia fazer diminuir os sofrimentos dos nordestinos, e já agora não só dos da sua Paraíba, e sim de todos êles, vítimas do mesmo mal.

Para êle o dia de ontem, na Câmara, foi, portanto, um dia de glória e alegria, com o plenário inteiro a reconhecer, com os seus aplausos, que na verdade a Paraíba e o nordeste muito ganharam, tendo-o de novo no Ministério da Viação. E com êle o Brasil também, que é de Ministros assim que necessitamos para melhor solução dos nossos problemas.

(Do «O Jornal» do Rio, de 11-11-953).

O APOIO DA COMISSÃO DO POLÍGONO DAS SÊCAS

— O Ministro da Viação recebeu, em seu gabinete, a visita da Comissão do Polígono das Sêcas, que, pela unânimidade dos seus membros, presentes na Capital Federal, deputados de todos os partidos, manifestou nessa ocasião os seus aplausos de solidariedade às diretrizes do Sr. José Américo, em face ao problema da sêca. O deputado Oscar Carneiro, presidente da Comissão, falou em nome dos seus colegas, expressando aquêle pronunciamento, do qual fôra lavrada ata, dizendo:

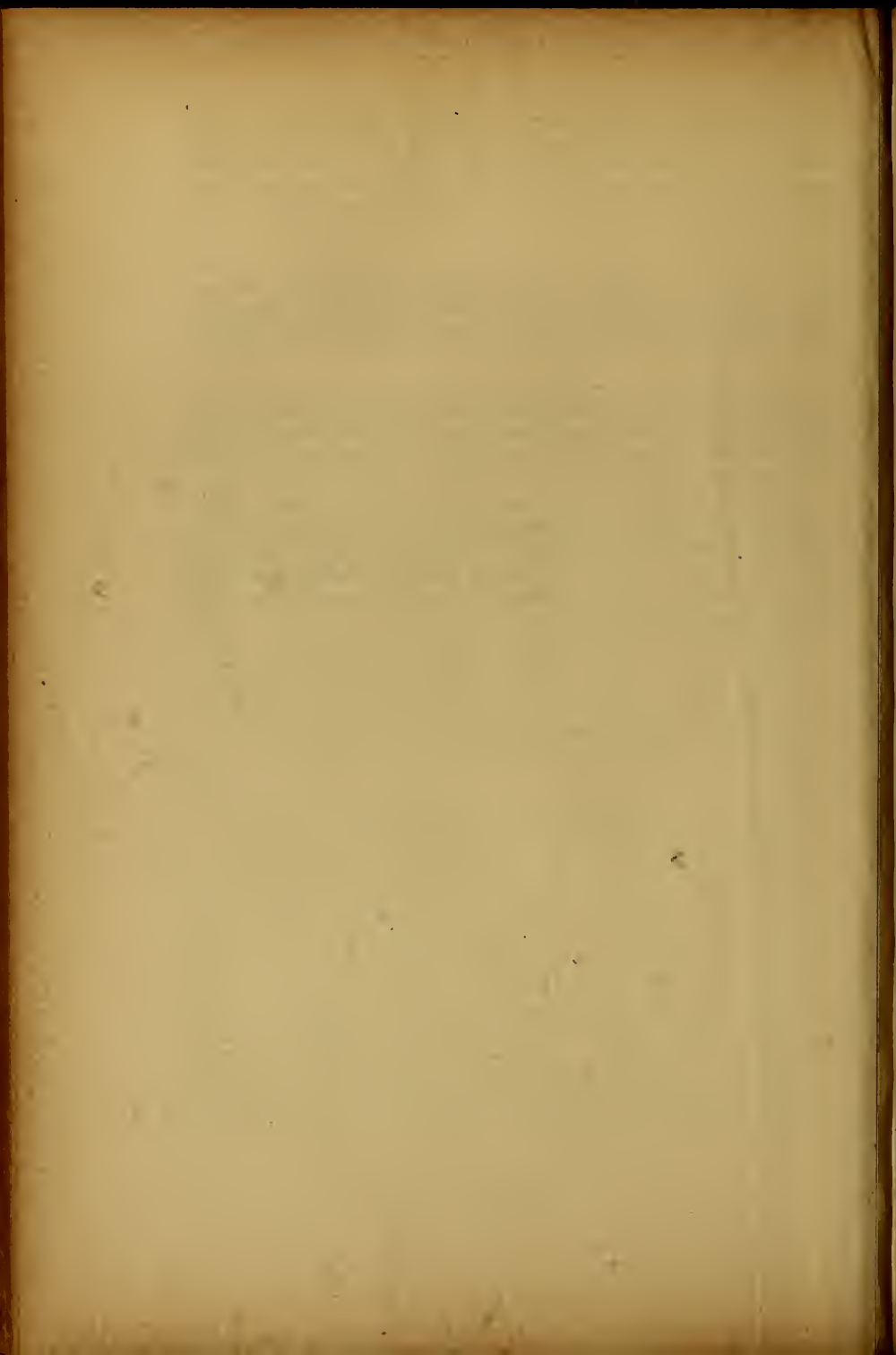
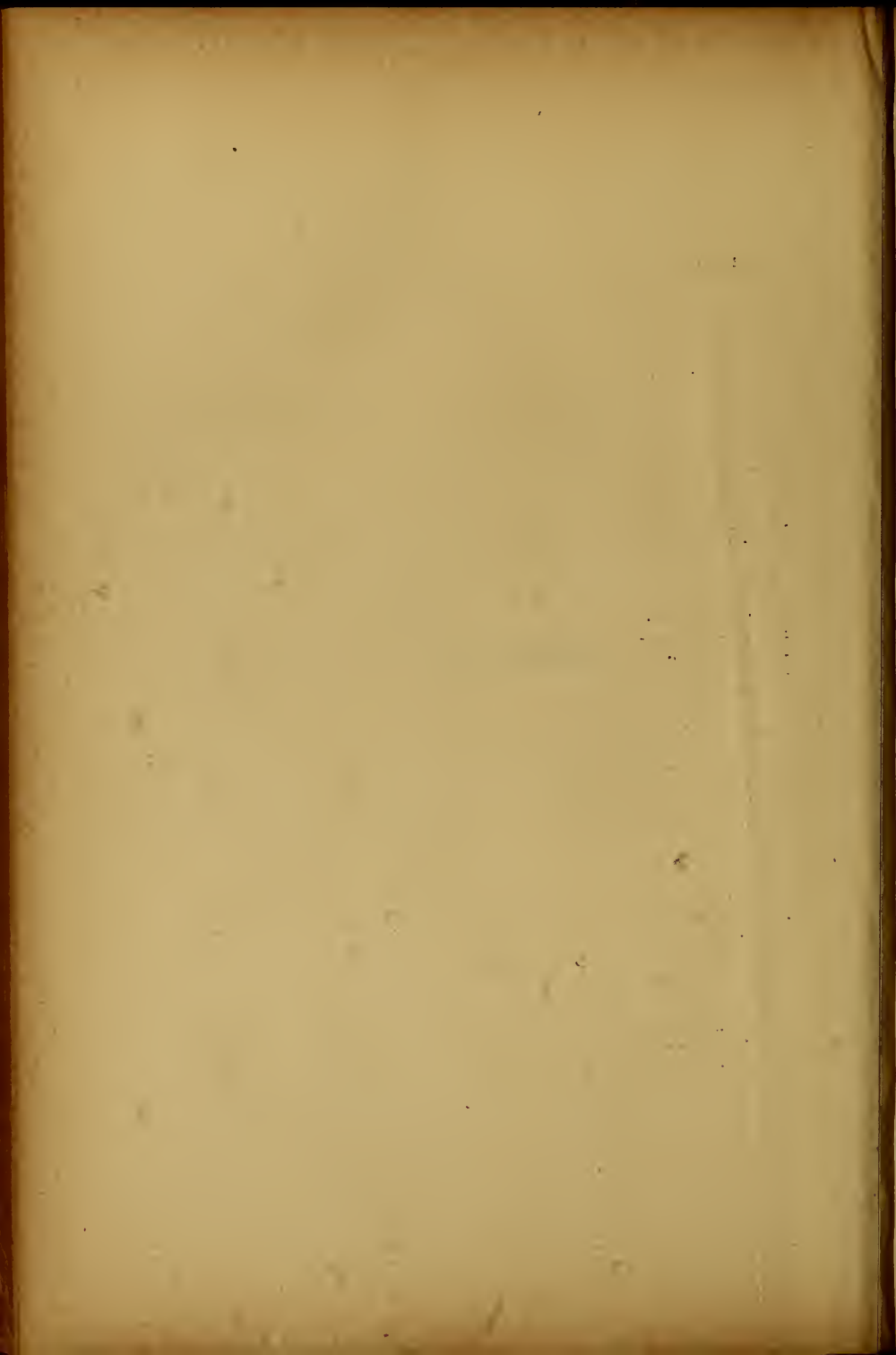
«A Comissão do Polígono das Sêcas, em reunião há pouco realizada, aplaudiu, por unânimidade, a exposição ontem levada a efeito por V. Excia. na Câmara dos Deputados. Representativa de todos os Estados do Nordeste, sentindo, como V. Excia., tôdas as agruras, tôdas as dificuldades do grande problema, não poderia ficar indiferente à maneira clara, concisa ,objetiva e patriótica com que V. Excia., com tanto brilhantismo, propriedade e espírito público, discorreu sôbre aquêle problema que angustia nossos Estados.

Nêsse sentido, a reunião de hoje teve como seu temário a ida de V. Excia., à Câmara. E como não poderia deixar de acontecer, um dos nossos mais eminentes colegas, Deputado Oliveira Brito, propôs que se comunicasse a V. Excia., a satisfação daquêle órgão técnico e os nossos aplausos pelo que ontem ocorreu, uma das mais brilhantes páginas do Parlamento nacional. Assim é que nosso colega, Deputado Mendonça Júnior, propôs que em vez de mandar-lhe um documento que talvez pudesse servir à V. Excia. como um atestado de sua tão longa e gloriosa fôlha de serviços à Pátria, mas que não podia expressar, como estamos fazendo agora, pessoalmente, como representantes do povo, a nossa alegria, viéssemos dizer-lhe da nossa satisfação e da nossa justificada espectativa de que realmente agora o Nordeste tem um condutor seguro, vigilante, pela solução de todos os seus problemas. Daí, Sr. Ministro, a nossa presença no gabinete de V. Excia. para

lhe transmitir os nossos aplausos e, porque não dizê-lo, os estímulos da nossa solidariedade integral ao que V. Excia., vem realizando à frente do Ministério da Viação, em prol daqueles nossos irmãos flagelados, de cujos sofrimentos e amarguras Vossa Excelência tem sido realmente um dos espíritos mais compreensivos e mais humanos.

O Deputado Leônidas Melo sugeriu que, sublinhando a nossa homenagem, nós, além de nossa presença, deixássemos em suas mãos o documento que expressa a nossa presença em seu gabinete. Nossa ata da reunião de hoje versa tôda sôbre a sua atuação na Câmara.

A Comissão terá a honra de enviar a V. Excia. uma cópia daquela ata, que ficará como uma lembrança nossa nas mãos de V. Excia., como uma prova da nossa satisfação pela presença de V. Excia. na Câmara, pelo que V. Excia. tem realizado a favor do Nordeste».

São os seguintes os deputados componentes da Comissão do Polígono das Sêcas e que estiveram no gabinete do Ministro da Viação: Oscar Carneiro, André Fernandes, Alfredo Barreira, Clemente Medrado, Edgar Fernandes, Francisco Montes, Joaquim Viegas, Leônidas de Melo, Mendonça Braga, Pessoa de Araújo, Ulisses Lins e Vasco Filho.

ANEXOS 1

M. V. O. P.

Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas

PRINCIPAIS INDICES DE PRODUÇAO NO PERIODO DE JANEIRO A SETEMBRO DE 1953

TÍTULOS	PRODUÇÕES		
	UNIDADE	1º SEMESTRE Ad. Souza Lima	3º TRIMESTRE Ad. J. Américo
I) *Estudos Diversos* :			
a) Açudes Públicos	Um	9	15
b) Açudes particulares	Um	43	48
c) Rodovias	Km	125	206
II) *Açudagem* :			
a) Cava de fundação	m^3	248.962	340.325
b) Atêrro apiloado	m^3	609.935	596.886
c) Corte e sangradouro	m^3	96.197	120.321
d) Alvenaria	m^3	159.998	61.445
e) Açudes em cooperação	Um	8	2
III) *Canais e Drenos* :			
a) Extensão construida	m^1	2.560	3.412
b) Extensão revestida	m^1	1.980	1.420
c) Obras darte	Um	56	58
d) Drenos construidos	m^1	30.589	17.517
IV) *Rodovias* :			
a) Terraplenagem	m^3	2.723.051	2.891.770
b) Revestimento	m^3	218.615	226.429
c) Obras darte correntes	Um	180	155
d) Conservação	Km	1.500	1.500
V) *Campos de Pouso* :			
a) Desmatamento	m^2	10.668	536.250
b) Terraplenagem	m^3	97.228	139.212
c) Revestimento	m^3	16.483	31.468
d) Cêrca	m^1	4.012	800
VI) *Poços* :			
a) Poços perfurados	Um	61	44

RELAÇÃO DE OBRAS EM ANDAMENTO EM 31-9-953

ESTADO DO MARANHÃO

Rodovia Barão de Grajaú-Carolina

Extensão .... 700 km
Em tráfego .... 150 km
Concluída em Barão de Grajaú e Pastos Bons — atacada entre Pastos Bons e Loreto. — Em prosseguimento.

ESTADO DO PIAUÍ

1 — *Açude público Cajazeiras*

Capacidade de 24.702.000 m3.
Obra em prosseguimento — Conclusão prevista para o 1º trimestre de 1954.

2 — *Açude particular Soizão*

Capacidade — 1.531.050 m3.
Obra iniciada em julho de 1953.

3 — *Açude particular Jaicós*

Capacidade — 2.403.625 m3.
Obra iniciada em julho de 1953.

4 — *Rodovia Teresina-Picos*

Extensão .... 275 km
Em tráfego .... 200 km
Atacada entre Valença e entroncamento com a Rodovia Central do Ceará.
Obra em prosseguimento.

5 — *Rodovia Central do Piaui*

Extensão .... 544 km
Em tráfego .... 452 km
Atacada no trecho final Oeiras a Floriano — Em prosseguimento.

6 — *Rodovia Floriano-Açude Vereda Grande*

Acesso ao local do açude público *Vereda Grande*.
Extensão .... 25 km
Trecho atacado a partir de Floriano na extensão de 10 km.
Serviços iniciados em agôsto de 1953.

7 — *Rodovia Picos-Jaicós.*

Extensão .... 45 km
Serviços atacados em Picos e Jaicós, iniciados em agôsto de 1953.

8 — *Ponte sôbre o Rio Poti*

Rodovia Fortaleza-Teresina.
Vão 150 m.
A superestrutura em concreto armado ficará concluída no fim do exercício, com excessão das obras complementares de acesso à margem esquerda.

9 — *Campos de pouso*

Ampliação do campo de *Picos.*
Pista de 1.000 por 40 metros.
Em conclusão.
Construção do campo de *Jaicós.*
Pista de 1.000 por 40 metros.
Em conclusão.

ESTADO DO CEARÁ

1 — *Açude público Santo Antônio do Aracati-Açu*

Capacidade — 24.000.000 m3
Obra em prosseguimento — Conclusão prevista no 1º semestre de 1954.

2 — *Açude público Santa Maria do Aracati-Açu*

Capacidade — 8.500.000 m3.
Obra em prosseguimento. Conclusão prevista para o 1º trimestre de 1954.

3 — *Açude público Pentecoste*

Capacidade — 400.000.000 m3
Obra em prosseguimento. Conclusão prevista para 1955.

4 — *Açude público Patos*

Capacidade — 8.500.000 m3.
Restauração de obra danificada em 1924. Trabalhos iniciados em setembro do ano corrente.

5 — *Açude público Acaraú-Mirim*

Trabalhos de consolidação da barragem e sangradouro, realizados no período de janeiro a abril de 1953.

6 — *Açude público Araras*

Capacidade — 1.000.000.000 m^3.
Obra iniciada em 1952, está ainda na fase de instalação e construção das estradas de acesso: Sobral-Araras e Reriutaba-Araras. Grande parte da maquinaria já está no local.

7 — Açude *público Várzea do Boi*

Capacidade — 52.000.000 m^3.
Obra prosseguida. Conclusão prevista para 1954.

8 — *Açude público Poço do Barro*

Capacidade — 54.700.000 m^3.
Obra iniciada em agôsto de 1952, em prosseguimento.

9 — *Açude público Banabuiú*

Capacidade — 1.500.000.000 m^3.
Os trabalhos têm se restringido à construção das estradas de acesso ao local da construção (ligação à Transnordestina e à Rêde de Viação Cearense), desmatamento, destocamento e terraplenagem no local do acampamento.

10 — *Açude público Quixabinha*

Capacidade — 32.150.000 m^3.
A obra iniciada em outubro de 1951 está em prosseguimento.

11 — *Açude público Latão*

Capacidade — 49.500.000 m^3.
A obra iniciada em princípio de 1952 está em prosseguimento.

12 — *Açudes particulares*

Obras em andamento no regime de cooperação:
Adriano, Albertópolis, Barreiro Branco, Bernardino, Canafistula, Canabrava, Califórnia, Caucaia, Castanhão, Dario, Elpídio Machado, Figueiredo, Grandeza, Irauçuba, Joacy, Lagôa de Dentro, Pajeú, Portais, Poço Verde, Pirabibú, Poção, Rabelo, Reman, Sibiró, Solonópolis, Diamantina, Gouveia, Justino, Riacho da Volta e Elery (30) para represarem o volume total de 78.525.755 m^3.

13 — *Rêde de irrigação do Açude público Aires de Sousa*

Prosseguem os trabalhos da construção da rêde de canais principais, secundários e obras darte.

14 — *Rêde de irrigação do Açude público General Sampaio*

Prosseguem os trabalhos da construção da rêde de canais principais, secundários e obras darte.

15 — *Rodovia Central do Ceará*

Extensão .... 336 km
Os trabalhos estão atacados nos trechos Pedra Branca, Senador Pompeu, Solonopole e Crateús, Independência e Pedra Branca.
O último trecho está pràticamente concluído nos seus 49 km. faltando apenas as obras darte especiais.

16 — *Rodovias de acesso ao local do Açude Araras*

a) Açude *Aires de Sousa-Araras* .... 49 km
b) *Reriutaba-Araras* .... 15 km
c) Acesso à Barragem .... 4 km

As três rodovias estão em vias de conclusão.

17 — *Rodovia Sobral-Meruoca-Massapé*

Os trabalhos iniciados em 1953 tiveram considerável impulso no período de julho a setembro.

18 — *Rodovias de acesso ao local do Açude Banabuiú*

a) Ligação a Juatama (R.V.C.).
b) Ligação à Transnordestina.
c) Acesso ao local do Túnel.

Os trechos acima estão em andamento.

19 — *Pôsto Agrícola do Açude público Cedro*

Em prosseguimento reparos gerais da antiga rêde de canais de irrigação, terraplenagem e cultivo de lavoura irrigada.

20 — *Pôsto Agrícola do Açude público Forquilha*

Em prosseguimento serviços de reparos gerais da rêde de irrigação e da bacia hidráulica e produção da lavoura irrigada.

21 — *Pôsto Agrícola do Açude público Lima Campos*

Em prosseguimento trabalhos de reparos e conservação da rêde de irrigação e da bacia hidráulica e também da lavoura irrigada e de vasantes.

22 — *Pôsto Agrícola do Açude público Joaquim Távora*

Em prosseguimento trabalhos de reparos e conservação da rêde de irrigação e vasantes assim como fomento da lavoura em geral.

23 — *Pôsto de Piscicultura do Açude Amanary*

Completa-se a instalação dêste Pôsto com a construção de tanques, pequena irrigação e casas para Almoxarifado e Laboratório.

24 — *Pôsto de Piscicultura do Açude Lima Campos*

Prosseguem os trabalhos de experimentação e desenvolvimento da piscicultura na zona.

25 — *Campo de Pouso do Açude Araras*

Com as dimensões de 1.200 por 40 metros estão em conclusão as obras dêste campo.

26 — *Campo de Pouso de Pentecoste*

Dimensões 1.200 x 40 m.
Os trabalhos estão em conclusão.

27 — *Perfuração de Poços*

Concluídos 44
Profundidade 1936
Prosseguem as perfurações de 15 poços.

RIO GRANDE DO NORTE

1 — *Açude público Pataxó*

Capacidade — 24.000.000 m^3.
Os trabalhos iniciados em 1951 estão em prosseguimento, prevendo-se a conclusão nos primeiros meses de 1954.

2 — *Açude público Trairi*

Capacidade — 35.250.000 m^3.
Prosseguem os trabalhos de construção mais intensificados a partir de julho último para ser concluído no 1º semestre do ano próximo.

3 — *Açude público General Dutra*

Projetado para acumular 200.000.000 m^3 foi reduzida a capacidade para 71.000.000 m^3 tendo em vista a pequena área a irrigar.
Os trabalhos, se bem que iniciados em 1951, tiveram andamento muito lento e só em setembro último, com a modificação da altura da barragem, foram mais intensificados.

4 — *Açude público Boqueirão do Oiticica*

Previa-se a obra em aprêço para represar volume superior a 1 bilhão de metros cúbicos, exigindo para isto a construção

de uma barragem de terra com o volume aproximado de 12.000.000 de metros cúbicos, com um custo aproximado de 300 milhões. O reexame do primitivo projeto possibilitou a redução da capacidade para 500 milhões de metros cúbicos, satisfazendo o fim que se tem em vista, irrigação do Baixo Açu, com um volume da barragem, também reduzido, de cêrca de 4.000.000 de metros cúbicos de terra.
Os trabalhos realizados no local constaram da construção das estradas de acesso, casas para residências do pessoal, depósito de materiais, barracas para o pessoal operário e desmatamento no local da barragem e bacia hidráulica.

5 — *Açude Alecrim*

Capacidade — 3.721.000 m3.
Os trabalhos de reconstrução, como obra pública, foram iniciados em agôsto último e prosseguem com regularidade.

6 — *Açude São Miguel*

A construção, iniciada a 24 de setembro último, está em franco desenvolvimento.

7 — *Açude Santo Antônio*

A construção, iniciada em fins de setembro último, prossegue em bom andamento.

8 — *Canal do Piató*

Ligação do rio Açu à Lagoa do Piató. Os trabalhos estão em via de conclusão.

9 — *Canal do Cuó*

Ligação do rio Açu à Lagôa da Ponte Grande. Os trabalhos estão em via de conclusão.

10 — *Açudagem particular*

Estão em construção por cooperação as seguintes obras: *Apodi, Barra da Tapuia, Bentinho, Dutra, Entre Serras, Luciano, Pichoré, Pai Luiz, Riacho da Cabaceira, Riacho das Oiticicas* e *Tabúa* (11 obras) para represarem 16.760.900 m3.

11 — *Rodovia Mossoró-Luiz Gomes*

Extensão .... 200 km
A rodovia está atacada no último trecho de José da Penha a Luiz Gomes na extensão de 40 km. Os trabalhos prosseguem, prevendo-se a conclusão da estrada no próximo exercício.

Já foram construídos: 1 ponte de 20 m de vão, 1 pontilhão de 4 metros e 100 boeiros diversos.

12 — *Rodovia Macau-Açu*

Locação .... 42 km
Os trabalhos iniciados no primeiro semestre prosseguiam em setembro último em rítmo mais acelerado.

13 — *Rodovia São Tomé-Cerro Corá*

Locação .... 25 km
Os trabalhos iniciados em fins do primeiro semestre prosseguiam em fins de setembro em marcha mais acelerada.

14 — *Rodovia Catolé do Rocha-Alexandria*

Locação .... 34 km
Os trabalhos, que foram iniciados no correr do 1º semestre, prosseguem com regularidade.

15 — *Rodovia Parelhas-Santa Luzia*

Locação .... 18,3 km
As obras foram iniciadas em fins de maio e prosseguiam em setembro último.

16 — *Rodovia-Natal-Ceará Mirim*

Os trabalhos em realização consistem em reparos gerais de terraplenagem e revestimento e estão em prosseguimento na extensão de 50 km.

17 — *Rodovia de contôrno da Bacia Hidráulica do Açude General Dutra*

Locação .... 14 km
Os trabalhos prosseguem.

18 — *Estrada de acesso ao local do Açude Boqueirão de Oiticica*

Florânia-Oiticica.
Locação .... 42,6 km
Os trabalhos, iniciados em março de 1953, prosseguem com regularidade. Foram concluídas 10 obras darte.

19 — *Ponte sôbre o Rio Piranhas*

No ramal rodoviário do Catolé do Rocha.
Vão — 300 m.
A construção, iniciada em 1950, foi mais intensificada no trimestre último, julho-setembro, e deve estar concluída em princípio de 1954.

20 — *Campo de pouso de Oiticica*

Dimensões — 1.200 x 40 m.
Está em via de conclusão.

21 — *Campo de Pouso de Acari*

Dimensões — 940 x 30 m
As obras estão em fase de conclusão. A pista já está revestida.

22 — *Pôsto Agrícola do Açude Itans*

Estão em realização serviços de reparos gerais na rêde de irrigação, construção de cêrcas na bacia hidráulica e fomento intensivo da lavoura irrigada.

23 — *Poços*

Estão em prosseguimento 17 perfurações com 2.388 metros perfurados.

ESTADO DA PARAÍBA

1 — *Açude público Mãe Dágua*

Capacidade — 639.000.000 m3.
Prossegue a construção da barragem e obras da galeria de descarga.

2 — *Açude público Boqueirão de Cabaceiras*

Capacidade — 576.000.000 m3.
Estão pràticamente terminadas as instalações da obra, já foram concluídas a abertura do túnel para galeria de descarga e abertura das cavas de fundação da barragem.

3 — *Açude público Jatobá*

Capacidade — 17.916.000 m3
Êste açude, que se destina principalmente ao abastecimento dágua da cidade de Patos, teve a sua construção iniciada em julho e prossegue com apreciável intensidade.

4 — *Açude público Escondido*

Capacidade — 16.579.000 m3
A construção, iniciada em julho, está com apreciável andamento, prevendo-se a conclusão no próximo ano de 1954.

5 — *Açude público Congo*

Capacidade — 6.674.000 m3.
A obra está em andamento, devendo ficar concluída no próximo exercício de 1954.

6 — *Açude público Tribofe*

Capacidade — 200.000 m^3.
Trata-se de reconstrução de obra de acentuada utilidade para a população local.
Os trabalhos, iniciados em julho, ficarão concluídos nos primeiros dias de outubro de 1953.

7 — *Açude Poços*

Foi realizada a reconstrução e reparos gerais na barragem e sangradouro.
Obra iniciada em julho, ficará concluída nos primeiros dias de outubro.

8 — *Açudes Particulares* :

Em cooperação estão sendo construidas as seguintes obras: *Ascendino, Bastos, Curimataú, Galante II, Genipapeiro, Lagôa do Meio, Paissandú* e *Riacho do Camorim* (8) que represarão o volume total de 20.281.230 m^3.

9 — *Rodovia Patos-Piancó*

Extensão — 245 km.
Prosseguem os trabalhos desta rodovia, que estão sendo atacados, com intensidade, no trecho Piancó — Conceição. Estão em construção 7 obras darte especiais de vão de 4 a 30 m.

10 — *Ramal Rodoviário de Picuí*

Extensão — 170 km.
Prosseguem os trabalhos no trecho Barra de Santa Rosa-Picuí.

11 — *Rodovia Santa Luzia-Patos*

Extensão — 42 km.
Os trabalhos estão atacados em Santa Luzia e Patos, prosseguem com regularidade e foram intensificados a partir de julho último.

12 — *Rodovia Campina Grande-Boa Vista*

A construção, iniciada em março último, prossegue com regular avançamento.

13 — *Rodovia Estaca Zero-Taperoá*

Trata-se de completa restauração da ligação de Taperoá com a Central da Paraíba.
Os trabalhos estão em franco desenvolvimento.

14 — *Rodovia Curema-Piancó*

Extensão — 31 km.
As obras iniciadas em fins de 1951 foram intensificadas no trimestre de julho-setembro último.

15 — *Rodovia Queimadas-Boqueirão de Cabaceiras*

É a estrada de acesso para o local onde se constrói o grande açude *Boqueirão de Cabaceiras*. Os trabalhos, atacados em fins de 1951, prosseguem, estando em via de conclusão.

16 — *Rodovia São Gonçalo-Curema-São Bento*

Extensão .... 91 km
Foram realizados serviços de retificação, reparos gerais na plataforma e reconstrução no período de julho a setembro último. Os trabalhos prosseguem.

17 — *Ramal Rodoviário Mãe Dágua-Barragem de Lages*

A construção dêste ramal foi iniciada em agôsto último estando em prosseguimento.

18 — *Rodovia Catolé-Patú*

Em agôsto foram reiniciados os trabalhos desta rodovia com a reconstrução de serviços anteriores e avançamentos no trecho restante.

19 — *Campo de pouso de Curema*

Prosseguem os trabalhos dêste campo, cuja conclusão está prevista para o próximo mês de dezembro.

20 — *Pôsto Agrícola do Condado*

Os trabalhos da rêde de irrigação e bacia hidráulica do açude *Engenheiro Arcoverde* prosseguem com serviços de terraplenagem, reparos de canais, drenos e desmatamento.
As produções agrícolas e pecuárias foram bastante intensificadas.

21 — *Pôsto Agrícola do Açude Piranhas*

Os trabalhos de conservação e reparos da barragem e obras anexas, assim como da bacia hidráulica, prosseguem.

22 — *Pôsto Agrícola do Açude São Gonçalo*

Prosseguem os trabalhos de reparos e conservação de canais e drenos da extensa rêde de irrigação e da bacia hidráulica, os especializados serviços de pesquisas e desenvolvimento da

cultura agrícola realizados pelo «Instituto José Augusto Trindade».

23 — *Poços*

Estão em andamento perfurações de 6 poços, atingida a profundidade total de 544 metros.

ESTADO DE PERNAMBUCO

1 — *Açude público Poço da Cruz*

Capacidade — 500.000.000 m3.
Obra reiniciada em 1949, foi muito intensificada no corrente exercício, estando as obras em bom andamento. É uma barragem do tipo em Rock-fill.

2 — *Açude público Abóboras*

Capacidade — 15.700.000 m3.
Os trabalhos da construção desta obra, reiniciados em julho último, prosseguem com intensidade, prevendo-se a conclusão dos mesmos no primeiro semestre do próximo ano de 1954.

3 — *Açude público Arrudeio*

Capacidade — 14.522.000 m3.
Iniciada a obra em julho último, prosseguem com intensidade os trabalhos, prevendo-se a conclusão no primeiro semestre do próximo ano.

4 — *Açudes particulares*

Estão em andamento as seguintes obras de açudagem por cooperação: *Manga, Guaraní, Levino* e *Cocos* (4), que represarão 4.872.240 m3.

5 — *Rodovia Araripina-Crato*

Extensão .... 136 km
Os trabalhos desta importante rodovia que liga a Cidade de Crato (Ceará) à rodovia Central de Pernambuco, em Araripina, ficaram concluídos a 30 de setembro último.

6 — *Rodovia Pesqueira-Poção*

Extensão .... 22 km
Os trabalhos, iniciados no primeiro semestre, prosseguiram com intensidade no período julho-setembro último.
Em prosseguimento.

7 — *Rodovia Buique-Arcoverde*

Extensão .... 28 km
A construção foi iniciada ainda no primeiro semestre e intensificada nos meses de julho a setembro último. Em prosseguimento.

8 — *Rodovia Serra Talhada-Açude público Serrinha*

Extensão .... 40 km
Prosseguem os trabalhos desta rodovia de acesso.

9 — *Estrada de acesso do Açude público Saco*

Extensão .... 16,50 km
Os trabalhos, iniciados em agôsto último, prosseguiam com regularidade em fins de setembro findo.

10 — *Pôsto Agrícola do Icó*

Situado à margem esquerda do rio São Francisco — 42 km da cidade de Petrolândia.
Foram realizados e prosseguem serviços de conservação e construção de canais, drenos, terraplenagem e incentivadas as culturas agrícolas.

12 — *Campo de Pouso de Arcoverde*

Estão sendo ampliadas e reparadas as pistas de aterragem.

13 — *Campo de Pouso do Pôsto Agrícola do Icó*

Dimensões — 1.200 x 30 m.
Iniciada a construção em fins do primeiro semestre, prosseguiram no terceiro trimestre.

14 — *Poços*

Estão em andamento as perfurações de cinco poços.

ESTADO DE ALAGÔAS

1 — *Açude público «Poço das Trincheiras»*

Capacidade — 717.700 m3.
Os trabalhos estão intensificados, prevendo-se sua conclusão ainda no corrente ano.

2 — *Açude público Jacaré dos Homens*

Capacidade — 566.500 m3.
Os trabalhos foram bastante intensificados, prevendo-se sua conclusão no último trimestre do ano em curso.

ESTADO DE SERGIPE

1 — *Açude Ribeirópolis*

Capacidade — 920.000 m^3.
Esta obra, iniciada em cooperação com a Prefeitura de Ribeirópolis, estava paralizada desde 1949 e está sendo concluída como obra pública, reiniciados os serviços em setembro último, estando em franco prosseguimento.

2 — *Açude Itabaiana*

Capacidade — 3.756.600 m^3.
Os trabalhos de construção foram iniciados em setembro último e prosseguem com bom andamento.

3 — *Rodovia Central de Sergipe*

Trecho Aracajú-Frei Paulo.
Extensão do trecho .... 85 km
Prosseguem os trabalhos desta rodovia. O avançamento tem sido mais demorado em virtude do pesado movimento de terra no trecho final Itabaiana-Frei Paulo.

ESTADO DA BAHIA

1 — *Açude público Jacurici*

Capacidade — 150.000.000 m^3.
A obra, iniciada ainda em 1948, teve andamento mais intenso no corrente exercício e sua conclusão está prevista para o próximo ano de 1954.

2 — *Açude público Champrão*

Capacidade — 5.980.000 m^3.
A construção está em prosseguimento, prevista a conclusão no próximo ano de 1954.

3 — *Açude público Sohen*

Capacidade — 14.656.000 m^3.
Obra iniciada em 1950, está ainda em prosseguimento, prevista a conclusão no próximo ano de 1954.

4 — *Açude público Serrote*

Capacidade — 10.800.000 m^3.
Obra iniciada em novembro de 1950 e ainda em prosseguimento.

5 — *Açude público Cocorobó*

Capacidade — 245.000.000 m^3
Obra em início, completada a instalação, prossegue a construção.

6 — *Açude público Ceraima*

Capacidade — 58.000.000 m^3.
Obra iniciada em outubro de 1950, está ainda em prosseguimento com andamento moroso. Foi ordenada a intensificação dos trabalhos.

7 — *Açudes particulares* :

Estão em andamento as construções dos seguintes açudes em cooperação: *Várzea dos Gatos, Francisco Pereira, Covocó, Silva Pinto, Veados, Rodeador, Divino, Pedras* e *Antas* (9) que represarão o total de 11.927.000 m^3.

8 — *Rodovia Canudos-Juazeiro*

Extensão .... 164 km
As obras em andamento constam da conclusão de 7 obras darte especiais e aterros de acesso às mesmas. Os serviços prosseguem.

9 — *Rodovia Central de Sergipe*

a) Trecho Frei Paulo-Sergipe a Jeremoabo (Bahia)
Extensão .... 119 km
Estão sendo realizados reparos gerais em tôda a extensão. Em prosseguimento.

b) Trecho Jeremoabo-Canudos.
Extensão .... 110 km
Está sendo restaurada tôda a plataforma e procedido revestimento do leito. Em prosseguimento.

10 — *Rodovia Euclides da Cunha-Queimadas*

Extensão .... 114 km
Prosseguem as obras desta estrada, cuja conclusão depende da terminação da ponte de 70 metros sôbre o rio Jacurici e pequenos trechos de terraplenagem.

11 — *Rodovia de acesso do Açude Jacurici*

Extensão .... 24 km
Esta estrada, que parte de Cansanção, ponto da rodovia Euclides da Cunha-Queimadas, atingirá o local do açude Jacurici. Os trabalhos estão em andamento.

12 — *Estrada de acesso ao Açude Pedras*

Extensão .... 12 km

Contornam os trabalhos desta rodovia que, partindo de Jequié, atingirá o local da construção do grande açude *Pedras*.

13 — *Tanque do Caitetú*

Em setembro foram iniciadas as obras de reparos gerais na barragem e bacia hidráulica, ainda em prosseguimento.

14 — *Açude Barra do Mendes*

Em setembro foram atacadas as obras de restauração dêste açude, ainda em prosseguimento.

15 — *Poços*

Estão em andamento a perfuração de 10 poços profundos.

MINAS GERAIS (Norte)

1 — *Poços*

Está em andamento a perfuração de 6 poços profundos.

SERVIÇOS PERMANENTE

OBRAS DE AÇUDAGEM EM CONSERVAÇÃO E EXPLORAÇÃO

NO PIAUÍ — Açude *Caldeirão* (1)

Poços Pluviométricos — 26

NO CEARÁ — Açudes *Acaraú-Mirim, Sobral, Forquilha, Santo Antônio de Russas, Cedro, Choró, Lima Campos, Joaquim Távora, Nova Floresta, Riacho do Sangue, General Sampaio, Aires de Sousa, Bonito, Velame, Ema, Várzea da Volta, São Vicente, Salão, Tucunduba, Riachão, São Pedro de Timbaúba,* (21 com a acumulação total de .... 1.082.852.000 m^3).

Rêdes de irrigação: General Sampaio, Lima Campos, Forquilha, Joaquim Távora, Santo Antônio de Russas e Cedro (6).

Acampamentos: Orós, Poço dos Paus, Quixeramobim e Patú (4).

Postos Pluviométricos: 210.

RIO GRANDE DO NORTE — Açudes: *Cruzeta, Itans, Inharé* e *Lucrécia* (4 acumulando o total de 155.670.000 m^3).
Rêdes de irrigação: *Cruzetas* e *Itans* (2).
Postos Pluviométricos: 66.

PARAÍBA — Açudes: *Curema, São Gonçalo, Engenheiro Arcoverde, Engenheiro Avidos, Pilões, Santa Luzia* e *Soledade* (7, represando 1.106.300.000 m^3).
Rêdes de irrigação: *São Gonçalo* e *Condado* (Açude Engenheiro Arcoverde).
Postos pluviométricos: 68.

PERNAMBUCO — Rêde de irrigação do Icó, margem esquerda do rio São Francisco.

Postos pluviométricos: 68.

ALAGÔAS — Açude *Cururipe*, represando 3.758.000 m^3

Postos pluviométricos: 29.

SERGIPE — *Postos pluviométricos*: 24.

BAHIA — Açude *Macaúbas*, represando 20.900.000 m^3.

Postos pluviométricos: 157.
Rodovias conservadas, ainda a cargo do D.N.O.C.S., nos Estados do Piauí, Ceará, Paraíba, Pernambuco e Bahia. — 1.500 km.

M. V. O. P.

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

RELAÇÃO DE OBRAS EM ANDAMENTO EM 10-11-53

a) *No 3ºDRF* — Ceará-Piauí, com sede em Fortaleza, e com verbas orçamentárias e os recursos do programa de emergência, foram atendidas as seguintes construções rodoviárias :

1) *Coreaú-Granja*, com 13 km concluídos e 22 km em construção.

2) *Canto do Cedro-Várzea Alegre-Crato*, já concluído até Canto do Cedro, desenvolvendo-se os trabalhos entre Cedro e Várzea Alegre.

3) *Jaguaribe-Pereiro*, 13 km em construção.

4) *Aracati-Jaguaruana*, 23 km em fase de conclusão

5) *Cristais-Morada Nova*, 22 km de terraplenaçem concluída.

6) *Aracati-Mossoró*, 60 km de terraplenagem concluída.

b) *No 4º DRF* — Pernambuco-Alagoas, com sede em Recife, enumeram-se os trechos seguintes:

1) *Paula Afonso-Garanhuns*, retomados os trabalhos, por meio de tarefas, para conclusão da terraplenagem e execução de obras de arte no trecho Paulo Afonso-Central de Alagoas (80 km). Em estudos o trecho Central de Alagoas-Garanhuns (120 km).

2) *Petrolândia-Paulo Afonso*, está sendo efetuada a locação para início da construção, em breve.

3) *Caruarú-Campina Grande*, efetuada a locação e iniciada a construção de 4 km próximo a Tabarita.

E mais as seguintes obras do programa de emergência:

4) *São Caetano-Belo Jardim*, execução de melhoramentos de traçado.
5) *Pesqueira-Cimbres Monteiro*, em construção, a partir de Pesqueira.
6) *Serra Talhada-Triunfo* e
7) *Madre de Deus-Fazenda Nova*, construção iniciada, a partir de Fazenda Nova, em uma extensão de 5 km.

c) *No 5º DRF* — Sergipe-Bahia, com sede em Salvador, desenvolveram-se os trabalhos seguintes:

1) *Aracaju (SE)-Esplanada (BA)*, 160 km aproximadamente, trecho da BR-11. No trecho baiano, Esplanada-Rio Real, construídos 13km, inclusive a ponte sôbre o Itapicurú, com 120 metros de vão. No trecho sergipano, Rio Real-Aracaju, os trabalhos estão atacados entre Aracaju e Itaporanga (33 km) e Estância-Cristinápolis; concluídas as pontes sôbre o Vasa Barris (120 m) e sôbre o Rio Poxim (34 m).
2) *N. S. da Glória-Paulo Afonso*, com 15 km concluídos.
3) *Indiaroba-Itabaianinha*, ligação estadual, por conta do Orçamento da União, com 48 km, dos quais estão concluídos 20 km e em construção os restantes.
4) *Mundo Novo-Piritiba*, ligação estadual por conta do Orçamento da União, com 18 km, estando concluídos 7 km e os restantes em construção.
5) *Boa Nova-Corací*, 12 km, prossegue a construção.
6) *Poções-Ibicuí-Itamirim*. 90 km. aproximadamente, atacados a partir de Poções, com 20 km a concluir-se e 5 km atacados.
7) *Santo André-Itagi*, ligação estadual, com 82 km, atendida por conta do Orçamento da União, está com 36 km concluídos e 12 km em construção.
8) *Barra-Glória*, construção das obras de arte especiais sôbre os rios Riachão e Queimados, ambas com 42 metros de vão.
9) *Ponte sôbre o rio São Francisco* — Em fase final a escavação na rocha do «Canion», devendo iniciar-se em breve, a concretagem dos blocos de sustentação da estrutura metálica. Esta já se acha no canteiro

de serviço, tendo sido efetuada concorrência para a sua montagem.

d) *No 13º DRF* — Rio Grande do Norte e Paraíba, com sede em João Pessoa, os trabalhos foram atendidos por verbas orçamentárias e recursos do programa de emergência das Sêcas.

Enumeram-se a seguir:

I) No Estado do Rio Grande do Norte:

1) *Tacima-Divisa Ceará*, construção de variantes, entre Angicos e Açu, e alargamento da plataforma.

2) *Equador-Natal*, melhoramentos entre Equador e Acari.

3) *São Tomé-Santa Cruz*, estudada a ligação (30 km).

4) *Santa Cruz-Iapi* (26 km) terraplenagem concluída em 5 km e em construção 4 km.

5) *Santa Cruz-Coité* (36 km) — Terraplenagem concluída em 18 km e em construção 10 km.

6) *Currais Novos-Florânia* (41 km) — Terraplenagem concluída em 20 km e em construção a parte restante.

7) *Areia Branca-Mossoró-Patú*, concluídos 33 km e em andamento 9 km.

8) *Caicó-Jacurutu-Açu* (55 km) concluídos 17 km e em construção 9 km.

9) *Santa Luzia-Caicó* (51 km) concluídos 7 km e em construção 9 km.

10) *Caraúbas-Junduís* (31 km) serviço atacado em 4 km.

II) No Estado da Paraíba:

1) *Cajá-Cajazeiras*, melhoramentos (variante e alargamentos) em cêrca de 30 km, principalmente nas proximidades de Cajazeiras, Pombal, S. Bento e Soledade.

2) *Pernambuquinho-Equador*, melhoramentos em 160 kilometros.

3) *Tacima-Cajá*, melhoramentos em 80 km.

4) *Itabaiana-Cajá*, executados 8 km.

5) *Campina Grande-Esperança*, 12 km. concluídos e 4 km. atacados.

6) *Barra-S. J. Cariri*, terraplenagem concluída em 12 kilometros e atacados 3 km.

7) *Princeza-Piancó*, (67 km) terraplenagem concluída em 7 km e em construção 2 km.

8) *Pombal-Serra Negra*, (55km) concluídos 35 km e atacados 10 km.

9) *Serrinha-Itabaiana* (10 km) terraplenagem concluída, procedendo-se ao revestimento.

10) *Teixeira-Princeza* (120 km) concluídos 20 km e atacados 7 km.

11) *Cajazeiras-Jatobá* (32 km) terraplenagem concluída.

12) *S. J. Cariri-S. José do Egito* (52 km) terraplenagem concluída em 23 km e atacada em 8 km.

13) *Sumé-Congo* (34 km) terraplenagem concluída.

14) *Monteiro- Pojuca* (51 km) concluídos 40 km e atacados 6 km; e, finalmente,

15) *Seledade-Picuí* (72 km) atacado o serviço de construção a partir de Soledade.